97-84213-14

Schmidt, Hermann

Das Eisenbahnwesen in der Asiatischen Turkei

[Berlin]

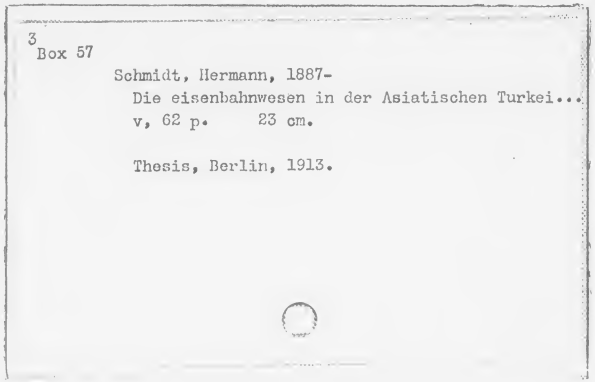
1913

97-84213-14
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3
Box 57

Schmidt, Hermann, 1887-
Die eisenbahnwesen in der Asiatischen Turkei...
v, 62 p. 23 cm.

Thesis, Berlin, 1913.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 10-7-97 INITIALS: BB

TRACKING # : 28631

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei.

3
Box 57

(Teildruck, die Abschnitte I und II und die erste Hälfte des Abschnittes III enthaltend)

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der Philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin.

Von

Dr. jur. Hermann Schmidt
Referendar.

Tag der Promotion: 14. Oktober 1913.

411

Referent: **Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Sering.**
Korreferent: **Professor Dr. Herkner.**

Die ganze Arbeit erscheint im **Verlag von Franz Siemenroth, Berlin.**
Druckerei von E. Grüner, Bernau bei Berlin.

Inhalt.

Seite

Literaturverzeichnis V

Abschnitt I. Die Eisenbahnfrage und die Politik 1

Die Folgen der politischen Schwäche der Türkei S. 1. — Die an ein Bahnsystem in der asiatischen Türkei zu stellenden Anforderungen S. 2.

Geschichtlicher Überblick: Chesneys Plan einer Bahn Suedie—Aleppo—Bagdad S. 2. — Die Linie Tripolis—Bagdad—Basra S. 4. — Verbindung Konstantinopels mit dem Persischen Golf: Erwachendes Interesse der türkischen Regierung, Pressels Tätigkeit S. 4. — General Klapkas Plan S. 5. — Die deutschen Konzessionen S. 5. — Rußlands Widerstand und Erfolg S. 6. — Die verschiedenen Varianten der Bagdadbahn S. 7. — Die Haltung Englands S. 8. — Die Bemühungen der Deutschen um Internationalisierung der Bahn S. 10. — Die vorläufigen Abkommen von 1899 und 1902 S. 10. — Die Konvention von 1903 S. 11. — Neue Verhandlungen mit England S. 11. — Weiterführung der Bagdadbahn, Konzession von 1908 und 1911 S. 12. — Die Bedeutung des Verzichtes auf den alleinigen Ausbau der Strecke Bagdad—Golf S. 12. — Der Gegenplan einer Euphratbahn von Willcocks S. 14. —

Die Verhandlungen über den Bau von Bahnen in Ostanatolien und die von der Türkei Rußland gegenüber befolgte Taktik S. 15. — Die Bahnpläne Samsun—Siwas—Erserum und Verbindung mit der Bagdadbahn über Kaisarie S. 16. — Jetziger Stand der Verhandlungen S. 17. — Beginn des Baues der Linie Samsun—Siwas durch die Regierung S. 18. — Überblick über die Bahnen im Westen Kleinasiens, in Syrien und Arabien S. 18.

Abschnitt II. Die wirtschaftlichen Aussichten für die Eisenbahn-Unternehmungen in der asiatischen Türkei 20

Der geographische Charakter der asiatischen Türkei 20

Armenien-Kurdistan S. 20 — Kleinasien S. 20. — Bodenerzeugnisse S. 21, insbesondere der Baumwollanbau S. 21. — Zukunftsmöglichkeiten für diese Kultur S. 21. — Tätigkeit der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft S. 23, der Anatolischen Handels- und Industriegesellschaft S. 24. —

Mesopotamien 24

Anbaufähigkeit des nördlichen Teils S. 24. — Die Notwendigkeit der

Seite

Bewässerungsanlagen im südlichen Teil S. 25. — Die Ausdehnung des bewässerungsfähigen Teils S. 25. — Der Willcocks'sche Plan S. 26. — Beginn und Scheitern seiner Ausführung S. 27. — Die Frage einer Klimaänderung Mesopotamiens in geschichtlicher Zeit S. 28.

Syrien 29

Anbaumöglichkeiten S. 29, besonders die Baumwollkultur S. 30.

Das türkische Arabien 31

Mineralvorkommen in der asiatischen Türkei S. 31. — Das Chester-projekt S. 31. —

Bodenbebauung und Bevölkerungsdichte S. 32. — Die Aussichtslosigkeit einer Ansiedlung deutscher Kolonisten S. 33. — Der Wert der einheimischen Bevölkerung S. 34. — Ackerbaumethoden S. 34. — Die Notwendigkeit der Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen S. 35. — Die Muhadschirs S. 35. — Die Agrarkreditfrage und die Landwirtschaftsbank S. 36. — Pläne zur Errichtung von Grundkreditbanken S. 37. — Die Belastung des Bauern S. 38. — Der Zehnte S. 38 —

Die Unsicherheit im Lande und die Seßhaftmachung der Nomaden S. 39. —

Das System der Kilometergarantieen ist berechtigt S. 40.

Die einzelnen Eisenbahngesellschaften.

Abschnitt III. Die Zentralbahn 45

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft: Bestimmungen der Konzession S. 45, insbesondere über den Rückkauf des Netzes S. 45, über Garantieleistungen S. 46. — Die Nebenstrecke nach Adabasar und die Konzession von 1912 (Adabasar—Bolu) S. 47. — Bau der Strecken und die Ausdehnung des Netzes S. 48. — Aufwendungen für die Linie Haidarpascha—Ismid S. 48. —

Die Bagdadbahngesellschaft: Ihre Gründung S. 48. — Hauptlinie S. 49. — Nebenlinien S. 49. — Die Potsdamer Abmachungen über die Linie Sadie-Haneikin S. 50 — Der Anschluß Alexandrettes an die Bagdadbahn und die Hafenbaukonzession S. 51. — In Aussicht genommener Schnellzugsverkehr auf der Bagdadbahn und die Anatolische Eisenbahngesellschaft S. 52. — Die Baugesellschaften der Bagdadbahn und der Staud der Arbeiten S. 52. — Die Benutzung der Strecke Jenidsche - Adana der Mersina-Adana-Bahngesellschaft durch die Bagdadbahn S 53. —

Der mutmaßliche Einfluß der Stichbahn Alexandrette—Toprakkale auf den Verkehr, insbesondere auf die Bahnen Mersina—Adana und Aleppo—Homs—Tripolis (—Beirut) S. 53. — Abkommen mit der Firma Lynch S. 54. — Nebenbestimmungen der Bagdadbahnkonzession S. 55. —

Die Garantie der Regierung für Bau- und Betriebskapital S. 56, insbesondere die Teilnahme der Regierung an dem Betriebsreingewinn und die Wirkung hiervon auf die Reineinnahmen der Bagdadbahngesellschaft S. 57. —

Der Übergang der Bahnanlagen auf die Regierung S. 58 — Einheitliche Betriebsführung auf der Zentralbahn S. 60.

Literaturverzeichnis.

Alexis-Rey, Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman, alljährlich Konstantinopel.

Arslanian, Le vilayet d'Angora. Wien 1895.

Auhagen, Hubert, Beiträge zur Kenntnis der Landesnatur und der Landwirtschaft Syriens. Berlin 1907. Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft.

Die Baumwolle in Kleinasien. Bericht der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft m. b. H. Dresden 1908.

Die Baumwollfrage, Denkschrift des Reichskolonialamts. 1911.

Calwer, Jahrbuch der Weltwirtschaft. 1911.

Herrmann, Anatolische Landwirtschaft. 1910

Homs-Bagdad, du Quay d'Orsay à la Correctionelle. Paris.

Jaeckh, Der aufgehende Halbmond. 1911.

Morawitz, Les Finances de la Turquie. Paris 1902.

Morawitz-Schweitzer, Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen. Berlin 1903.

Rein in Scobels Geograph. Handbuch. Band II. Bielefeld-Leipzig 1910.

Rohrbach, Im vorderen Asien. 1901.

Sachau, Am Euphrat und Tigris. 1899.

Amand Freiherr v. **Schweiger-Lerchenfeld** Ingenier Joseph Cernicks technische Studienexpedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris (= Ergänzungsheft 45 zu Petermanns Mitteilungen).

Springer, Babylonien, das reichste Land der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart. 1866.

Statesman's Yearbook.

Du Velay, Histoire financière de la Turquie. Paris 1903.

Wagner, Adolph, Agrar- und Industriestaat. 1902. II. Auflage.

Warburg, O., Syrien als Wirtschafts- und Kolonisationsgebiet (= Heft 5 der Schriften der deutsch-asiatischen Gesellschaft). Berlin 1907.

Wagner, Hermann, Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens und ihr Ursprung. Göttingen 1902.

Willcocks, The restoration of the ancient irrigation works on the Tigris. Cairo 1903.

Young, Corps de droit Ottoman. Band IV und V. Oxford 1905/6.

Geschäftsberichte der anatolischen Eisenbahngesellschaft,
„ der Bagdadbahngesellschaft,
„ der Mersina-Tarius-Adana Bahngesellschaft,
„ der Hafengesellschaft Haidarpascha,
„ der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement,
„ der Smyrna-Aidin Railway Co.
„ der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement,
„ der Deutschen Bank für 1912,
„ der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft m. b. H., Dresden.

Kulturberichte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Nachrichten für Handel und Industrie.

Berichte aus Handel und Industrie.

Das Handelsmuseum.

Österreichische Monatsschrift für den Orient

Board of trade Journal

The Economist, London.

Die Tageszeitungen, insbesondere der Osmanische Lloyd,

Sabah, Konstantinopel.

Lebenslauf.

Ich, Karl Hermann Schmidt, lutherisch, wurde am 30. Mai 1887 zu Cuxhaven als Sohn des Dr. med. H. Schmidt, jetzt Ziegeleibesitzers in Harsefeld, Hannover, geboren. Durch Privatunterricht vorbereitet, kam ich Ostern 1901 in die Untertia des Kgl. Gymnasiums zu Stade. Dieses verließ ich Ostern 1907 mit dem Reifezeugnis. Ich studierte Rechts- und Staatswissenschaften in Grenoble (S. S. 1907), Edinburg (W. S. 1907/8), Marburg (S. S. 1908) und Berlin (W. S. 1908/9 bis W. S. 1910/11). In Berlin war ich zugleich von Oktober 1908 bis Juli 1910 Mitglied des Seminars für Orientalische Sprachen; dort bestand ich am 25. Juni/27. Juli 1910 das Dolmetscherexamen in der türkischen Sprache. Nachdem ich schon im W. S. 1907/8 in Edinburg an den nationalökonomischen Uebungen unter Professor Nicholson teilgenommen und die Semesterschlußprüfung in Political Economy bestanden hatte, war ich im S. S. 1908 in Marburg Mitglied des Seminars unter Professor Troeltsch und wurde dann im W. S. 1909/10 in das staatswissenschaftlich-statistische Seminar der Universität Berlin unter Geheimem Regierungsrat Professor Dr. Sering aufgenommen, in dem ich bis zum März 1911 blieb.

Am 26. Juli 1911 bestand ich das Referendarexamen bei dem Königlichen Kammergericht und promovierte darauf im Dezember 1911 Januar 1912 bei der Juristischen Fakultät der Göttinger Universität auf Grund der Arbeit: Sind die Rechte der Preußen subjektive öffentliche Rechte und stehen sie auch Nichtpreußen zu? Im Wintersemester 1912/13 war ich in Greifswald, wo ich zur Zeit am Landgericht beschäftigt bin, an der Universität als Hörer eingeschrieben.

Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Sering bin ich für die mannigfache, meiner Arbeit zuteil gewordene Anregung und Unterstützung zu besonderem Danke verpflichtet.

Abschnitt I.

Die Eisenbahnfrage und die Politik.

Die Eisenbahnfrage hat wohl in keinem anderen Lande so sehr die Gestalt einer rein politischen Frage angenommen wie in der Türkei. Auch hier zeigen sich die Folgen der schwachen Regierung und der damit verbundenen Einmischung mancher Großmächte in die inneren Verhältnisse des Landes. Besonders unheilvoll war dabei die Eifersucht der Mächte untereinander. Diese hatten schon immer den Zeitpunkt im Auge, wo es zu einer Aufteilung des ganzen Landgebietes der Türkei kommen würde oder wenigstens zu einem Auseinanderfallen in einzelne selbstständig werdende Landschaften. Für diesen Fall suchten sie vorzuarbeiten. Es lag auf der Hand, daß derjenige Staat mit einem gewissen Anschein von Berechtigung die größten Ansprüche werde erheben können, dem eine Berufung auf besondere wirtschaftliche Interessen in dem fraglichen Gebiet zur Seite stand. Daher das Streben, nach Möglichkeit jede fremde Unternehmertätigkeit zu hindern, soweit sie nicht von den eigenen Staatsangehörigen ausgehen sollte; daher der Wettbewerb der einzelnen Botschaften bei der Regierung, wenn Angehörige verschiedener Staaten nach dem gleichen Ziele strebten, dieselbe Bahn bauen wollten. Dieser Zustand brachte es nun aber nicht etwa mit sich, daß die Türkei als der lachende Dritte unter den Konkurrenten den sich erwählen konnte, der die günstigsten Bedingungen stellte oder am wenigsten forderte — es sei an die Kilometergarantieen erinnert —, sondern bei ihrer großen Schwäche und Hilfsbedürftigkeit durfte sie es eigentlich nicht wagen, sich überhaupt zu entscheiden, oder sie war wenigstens in ihrer Entscheidung stark behindert, sodaß es ein äußerst langwieriges Beginnen war, eine Konzession zum Bau von Eisenbahnen zu gewinnen. Die Eifersucht auf die anderen Mächte war aber nicht die einzige Triebfeder für den Widerstand, den ein Konzessionsgesuch bei den meisten europäischen Botschaften fand. Für sie kamen noch andere Erwägungen hinzu, die von wirklich viel größerem Gewicht waren. Die Erwartung eines baldigen Endes des „kranken

Mannes“ mußte wieder unsicherer werden, wenn es der türkischen Regierung gelang zu Kräften zu kommen. Ein Erstarken der Regierungsgewalt stand aber in gewisser Aussicht, wenn durch den Bau der Eisenbahnen ihr die Möglichkeit verschafft wurde, das größte Hindernis, das sich ihr bisher immer in ihrer Regierungstätigkeit entgegengestellt hatte, die riesigen Entfernungen ihres weiten Landgebietes, zu überwinden. Denn damit wäre einmal erreicht worden, daß die Beamten von Konstantinopel aus besser überwacht wurden, sodann hätte die Sicherheit und Ordnung im Lande leichter wiederhergestellt werden können. Dies wäre dann auch dem Wirtschaftsleben und damit mittelbar wieder auch der Regierung zu gute gekommen. In den Grenzgebieten besonders würde sich das bemerkbar gemacht haben.

Wie nun ein Blick auf die Karte zeigt, konnte dies Ziel für den türkischen Besitz in Asien nur durch eine Bahn erreicht werden, die von Konstantinopel ausgehend Kleinasien, sei es mehr in der Richtung auf Armenien zu durch das Grenzgebiet gegen Rußland, sei es mehr in der Richtung auf den Golf von Alexandrette zu, durchschnitt und dann weiter einerseits nach Südosten nach Bagdad ging, andererseits sich nach Süden wandte, um durch Syrien sich Arabien zu nähern. Die Bagdadbahn mußte also der Natur der geographischen Verhältnisse nach das Rückgrat des ganzen Eisenbahnnetzes werden, wie auch die Ausgestaltung im einzelnen ausfallen sollte. Ihr gegenüber konnten alle andere Strecken nur den Charakter von Zweiglinien haben mit größerer oder kleinerer Bedeutung, soweit es sich um die breitgelagerte Landmasse Kleinasiens, des armenischen Hochlandes und des Landes zwischen Euphrat und Tigris handelt. Dazu käme dann noch mit ebenfalls stärkster Bedeutung die Syrien durchziehende Nordsüdlinie und ihre Fortsetzung nach Mekka, die Hedschasbahn.

Es hat einige Zeit gedauert, bis in der Türkei bei der Regierung die Einsicht in die Wirkungsmöglichkeiten der Eisenbahnen so stark gewachsen war, daß sie nicht erst die Angebote ausländischer Unternehmer abwartete, sondern sich selbst mit dem Studium der Eisenbahnfragen der asiatischen Türkei beschäftigte.

Lange vorher hatten aber die Engländer als das einzige Volk, das sich dank seiner günstigen Lage und seiner politischen Entwicklung frühzeitig außerhalb Europas und auch des eigenen Kolonialbesitzes ernsthaft und praktisch betätigen konnte, die Verkehrsfrage anzufassen und zu lösen gesucht.[1])

Bereits 1831 wurde dem König Wilhelm IV. von England von dem Colonel Chesney ein Plan zum Bau einer Fahrstraße vom

[1]) du Velay, S. 623 ff.

Mittelmeer an den Persischen Golf unterbreitet, der in erster Linie ausgesprochen strategische Ziele verfolgte, er sollte nämlich durch Vermeidung der Fahrt um das Kap der guten Hoffnung England eine bessere Verbindung mit Indien verleihen. Die englische Regierung interessierte sich sehr für das Projekt, und für die Vorarbeiten wurden vom Parlament 20000 und von der Indischen Kompagnie 10000 Lst. bewilligt. Das Aufkommen der Eisenbahnen ließ dann aber die Aussichten für das Zustandekommen dieser Straßenbauunternehmung geringer werden. Chesney arbeitete den Plan deshalb um, er erstrebte jetzt den Bau einer Eisenbahn und gründete zu dem Zweck eine besondere Gesellschaft. Im Jahre 1857 erhielt diese von der türkischen Regierung auch die erforderliche Konzession. Nach ihr sollte die Bahn von dem versandeten Hafen von Seleukia ausgehen, das Orontestal begleiten, die Höhen zwischen Antiochien und Aleppo durch Tunnel überwinden und dann den Euphrat bei Balis etwa erreichen. Diese Strecke sollte zuerst gebaut werden. Ihre Länge war auf rund 220 km veranschlagt. Die Linie sollte sich dann auf dem rechten Euphratufer über Ana nach Hit fortsetzen, dort auf einer großen Brücke den Fluß überquerend Bagdad berühren und am Tigris entlang nach Basra führen (15—1600 km). Die Gesamtausgaben schätzte man auf 300 Millionen Franken. Die wichtigsten Arbeiten wären der Bau eines guten Hafens in Seleukia, der Durchstich der Höhen zwischen Antiochien und Aleppo, die Euphratbrücke und Dammbauten zum Schutz gegen Überschwemmungen gewesen. Die Kosten für die erste Teilstrecke bis zum Euphrat wurden auf 35 Millionen berechnet. Die türkische Regierung garantierte die Verzinsung dieser Summe mit sechs Prozent; der Bahngesellschaft erschien dies aber noch nicht genügend, sie bemühte sich deshalb um eine Garantiezusicherung der englischen Regierung und der Indischen Kompagnie von je zwei Prozent, ohne diese jedoch trotz Anratens von Männern wie Gladstone und Palmerston zu erreichen. Erschwerend hatte bei den Verhandlungen der Umstand mit eingewirkt, daß die öffentliche Aufmerksamkeit jener Tage sich in England dem Suezkanal und seiner Bekämpfung zuwandte. Zum Bau der Bahn kam es daher nicht.

Der Gedanke an sie blieb aber lebendig, er ist in England bis heute noch nicht zur Ruhe gekommen. Ein besonderer Parlamentsausschuß studierte die Frage aufs neue und gab im Jahre 1872 ein besonderes Blaubuch über eine Verbindung der Mittelmeerküste mit dem Golf heraus. Das Unternehmen scheiterte ebenfalls an der mangelnden Sicherstellung der Kosten.[1])

[1]) Report fr. the Sel. Comm. on the Euphr. Vall. Railway und Young, Band IV. S. 155 Anm.

Das politische Moment stand nicht so sehr im Vordergrunde bei einem anderen Golfbahnprojekt, das ebenfalls von einer englischen Gruppe untersucht wurde. Sir E. Cazalet bemühte sich in ihrem Namen um die Erlangung einer Konzession für die Linie Tripolis—Bagdad—Basra. Um deren Rentabilität zu sichern, wollte man einen Streifen von einem Kilometer Breite zu beiden Seiten der Bahn mit jüdischen Auswanderern aus Rußland besiedeln. Dieser Plan fand aber weder die Unterstützung der türkischen noch die der englischen Regierung. Dies war im Jahre 1882. Ebenso wenig Erfolg hatte 1891 Comte Kapnist, der sich um dieselbe Konzession bewarb.

Der Mißerfolg all dieser Bestrebungen der letzten Zeit hatte seinen guten Grund. Die Türkei selbst setzte ihnen seit Beginn der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts Widerstand entgegen. Ihr Verständnis für die Bedeutung jener Pläne und für die Gefahren, die ihrem Bestande als Staat durch sie drohten, war jetzt, nicht zum mindesten dank der Tätigkeit Wilhelm Pressels, erwacht. Die Regierung sah ein, daß eine Eisenbahn, die nur jene Richtung innehielte und durch einen Schienenstrang mit der Hauptstadt, mit Konstantinopel, in Verbindung stände, den Absplitterungsneigungen, die nun einmal in dem vielsprachigen und nach Volksstämmen buntgemischten türkischen Reiche bestehen und die von manchen Mächten gern ausgebeutet werden, nur entgegenkommen würde und daher zu bekämpfen sei. Das Konstantinopel gegenüberliegende kleinasiatische Ufer mußte der Ausgangspunkt des Bahnsystems sein, dessen Grundlage die durch Kleinasien führende Bagdadbahn war.

Pressel wurde unter Verleihung eines pomphaften Titels beauftragt, unter Beachtung dieses Grundgedankens die nötigen Vorstudien zu unternehmen. Unter seiner Leitung wurden darauf in den Jahren 1872/1873 in Anatolien, Syrien, Mesopotamien und Kurdistan an fünftausend Kilometer trassiert, unter ihnen auch die Linie Alexandrette—Aintab—Biredschik—Urfa—Diarbekir—Mardin—Mossul—Erbil—Kerkuk—Deli-Abbas—Bagdad[1]). Und schon vorher, im Jahre 1871 ordnete ein kaiserliches Irade den Bau der Strecken Haidarpascha—Ismid und Mudania—Brussa an. Vom Bau dieser beiden Strecken abgesehen kam es jedoch nicht zu weiteren wirklichen Ergebnissen, was bei der schlechten Finanzlage des Landes — 1875 stellte die Türkei die Zahlungen auf die auswärtige Staatsschuld ein — erklärlich ist, ganz abgesehen von der geringen Befähigung der Regierung, mit den Kräften das Landes im

[1]) v. Schweiger Lerchenfeld, S. 43.

Eisenbahnbau wirtschaftlich Brauchbares zu leisten. Unter diesen Verhältnissen hat der am 1. August 1875 erfolgte Erlaß eines hat i humajun, in dem der Sultan erklärte, er wolle den Bau der Bahn nach Bagdad auf seine Kosten unternehmen, keine tatsächliche Bedeutung gehabt, höchstens, daß man in ihm den Versuch erblickt, die Welt über die Lage des Landes zu täuschen — der Staatsbankrott stand vor der Tür.

Es war also ersichtlich, daß das Feld für die private Unternehmungslust frei geblieben war, und Unternehmer aller Länder säumten nicht, die türkische Regierung um Verleihung von Konzessionen zum Bau der Bahn Konstantinopel-Golf anzugehen. Unter ihnen sei der Ungar General Klapka[1]) genannt, der die auf 2300 km berechnete Strecke nach einem von ihm dem Ministerrat vorgelegten Plane in sieben Jahren mit einem Kostenaufwande von 450 Millionen bauen wollte. Das für den Bahnkörper nötige Land sollte ihm von der Regierung unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, und die Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals sollte in der Weise geschehen, daß ihm die Regierung für je hundert Franken Ausgaben 11 dönüm Landes abtrat (1 dönüm gleich 0,09 ha). Dies Land sollte in der Nähe der Bahn gelegen sein und von der Bahngesellschaft in der Art ausgenutzt werden, daß sie es an Türken oder an Ausländer, die türkische Untertanen werden sollten, verpachtete. Bei einer veranschlagten Ausgabe von 450 Millionen fr hätte die Regierung 4 050 000 ha oder 40 500 qkm zur Verfügung stellen müssen. Auch mit dem englischen Konsortium der Herren Seefelder, Alt, Hanson und Zafiropulo, denen die Regierung am 27. März 1880 vertraglich den Betrieb der bis dahin von ihr selbst ausgebeuteten Strecke Haidarpascha-Ismid anvertraut hatte, stand sie in Verhandlungen über die Verlängerung der Linie bis Aleppo und von dort auf dem linken Euphratufer nach Bagdad, wobei sie eine Kilometergarantie von 26 000 bezw. 23 000 fr versprochen haben soll. Die Verhandlungen wurden dann aber von der Regierung als aussichtslos abgebrochen.[2]) Nach vielen Schwierigkeiten erhielt dann eine deutsche Gruppe unter Führung der Deutschen Bank, Berlin, am 4. Oktober 1888 die Konzession zum Bau der Strecke Ismid—Eskischehir—Angora,[3]) der weiter die von 1893[4]) (Eskischehir—Konia), 1899, 1902, 1903[5]) (Konia—Bulgurlu), 1908 (Bulgurlu—El Helif) und

[1]) du Velay, S. 628 f.

[2]) Nach Young, B. IV, 117, der hierbei aber von einer Linie Angora—Aleppo spricht, was zu auffällig ist, als daß es richtig sein könnte.

[3]) Text bei Young Bd. IV, S. 129 f.

[4]) „ „ „ „ „ „ 143 ff.

[5]) „ „ „ „ „ „ 163 ff.

1911 (El Helif — Bagdad) folgten, während eine endgültige Entscheidung über das Schlußstück Bagdad — Golf immer noch nicht gefallen ist.

Die Deutschen hatten in dem hartnäckigen Streite um die Konzession den Sieg davon getragen, weil sie dem mißtrauischen Sultan Abdul Hamid unter den europäischen Großmächten das einzige Volk zu sein schienen, das mit dem Bau der Bahn nur wirtschaftliche Ziele verfolgte, ohne also die Absicht zu haben, auf grund der von ihm geschaffenen Unternehmungen nun auch verstärkten Einfluß auf die politischen Verhältnisse zu gewinnen und gar auf eine Abtrennung der von der Bahn durchzogenen Gebiete vom Mutterlande hinzuarbeiten. Die Geschichte hat diese Erwartung des Sultans als richtig bestätigt.

Wie groß die Widerstände waren, die überwunden werden mußten, um so weit zu kommen, ergibt sich schon aus den Daten der angeführten Verträge und aus ihrem angedeuteten Inhalte. Es ist nur ein schrittweises Vorrücken des Unternehmens, das zeitweise so langsam war, daß es einem Stillstande gleichkam und den Anschein erweckte, als ob der weit ausschauende Plan unvollendet bleiben werde. Wenn auch nicht verkannt werden soll, daß der Natur der Sache nach ein so umfangreiches Bauprogramm nur langsam verwirklicht werden kann, so waren die Hemmungen, die auftraten, nicht technisch-finanzieller Natur, sie lagen in dem oben Gesagten begründet: sie entsprangen der Einmischung der Mächte England und Rußland.

Rußlands Widerstreben hatte einen strategischen Grund. Es wünscht, daß die Türkei in den an die russische Grenze anstoßenden Gebieten ihre Stellung nicht durch den Bau einer Bahn verstärke. So lange der bisherige Zustand andauerte, konnte es einerseits für den Kriegsfall damit rechnen, daß die Türkei lange Zeit gebrauchen werde, ehe sie Verstärkungstruppen aus dem Innern Kleinasiens und den anderen Teilen des Reiches in den Nordosten werfen könne. Bis dahin hatte Rußland aber gute Aussicht, den Widerstand der hauptsächlich in der Festung Erserum stehenden Grenztruppen niederzuringen. Andererseits mußte jeder Bahnbau notwendig ja ein Erstarken der türkischen Reichsgewalt in den Grenzgebieten Armeniens und Kurdistans zur Folge haben, die Sicherheit würde dort wachsen und damit manche Gelegenheit, den dortigen Stammeshader zu einem Fischzug im Trüben auszunutzen, verloren gehen.

Rußland hat seinen Widerstand vom Erfolg gekrönt gesehen, wenigstens soweit es sich um die von deutschem Kapital zu bauende Bagdadbahn handelt.

Die Bagdadbahn geht in ihrer heutigen Linienführung über Eskischehir durch das Herz von Kleinasien — Konia — an den Taurus, übersteigt ihn in der Nähe der Kilikischen Pforte, geht durch die reiche Kilikische Ebene und wendet sich dann, nachdem sie den Amanus durchquert hat und in scharfem Bogen nach Aleppo abgebogen ist, gerade über das assyrische Hochland nach Mossul und von dort am Tigris entlang nach Bagdad. Charakteristisch an ihrer Führung ist also, daß sie ganz darauf verzichtet, den Nordosten Kleinasiens zu berühren. Dies war aber ursprünglich gerade die Absicht Abdul Hamids gewesen und auch deutlich in der Konzession von 1888 zum Ausdruck gekommen, galt diese doch dem Ausbau der Linie Haidarpascha-Angora. Diese Strecke wurde dementsprechend auch von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, der Inhaberin der Konzession, gebaut, sie weist, wie ein Blick auf die Karte zeigt, mit ihrer zweiten, von Eskischehir ausgehenden Hälfte deutlich nach Nordosten. Über die Fortsetzung von Angora aus gab es zwei Varianten, die sogenannte nördliche und die mittlere. Die nördliche sollte über Josgat—Siwas—Charput—Diarbekr[1]) — Mossul—Bagdad gehen, die mittlere über Kaisarie—Charput—Diarbekr und dann weiter wie die nördliche. Für den Aufmarsch gegen Rußland war die nördliche Variante besonders gut geeignet, es hätte nur noch eines Stückes von 550 km zur Verbindung von Siwas mit Erserum über Erfindschan bedurft. Der Gedanke an sie wurde jedoch vor dem Widerstande Rußlands schon bald fallen gelassen; die Teilkonzession von 1893 sah neben dem Bau der Linie Eskischehir—Konia noch den von Angora nach Kaisarie vor, ohne die Strecke Angora—Josgat—Siwas noch zu erwähnen. Dabei hatte der Sultan vorher bald nach der Verleihung der ersten Konzession schon auf die Untersuchung der Strecken gerade der nördlichen Variante gedrängt. Im letzten Viertel des Jahres 1891 noch mußten zwei Ingenieure der Anatolischen Bahngesellschaft in Begleitung von zwei Beamten aus dem türkischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und zwei Generalstabsoffizieren die Linie Angora—Siwas trassieren, wobei etwa 700 km begangen wurden, und im folgenden Jahre wurden die Vorstudien für die Verlängerung der Bahn über Siwas hinaus, für die der Sultan selbst 115000 fr bewilligte, vollendet. Dabei wurde die voraussichtliche Länge der Strecke Angora-Bagdad auf etwa 2600 km errechnet.

[1]) Schon am 2. Juli 1891 hatte ein Baron v. Mackart als Vertreter einer belgischen Gruppe die Konzession zum Bau der Strecke Samsun—Siwas—Diarbekr mit einer Kilometergarantie von 1370 fr. erhalten, ohne daß jedoch die Konzession ausgenutzt worden war. (Morawitz—Schweitzer, Seite 454.)

Die Untersuchungen ergaben aber, daß der Bau der beabsichtigten Strecken wegen des stark gebirgigen Geländes unverhältnismäßig teuer sein werde. Die Erwägung, daß infolge dessen die Wirtschaftlichkeit der Bahn in diesen Gebieten eine nur geringe sein könne, kam nun zu dem von Rußland ausgeübten Druck hinzu und erleichterte dem Sultan den Verzicht auf den Ausbau der nördlichen Variante, wie er in der schon angeführten Konzession von 1893 zum Ausdruck kam. Der Verzicht auf die mittlere Variante wurde aus denselben Gründen notwendig: Der Bau der Linie Kaisarie—Angora unterblieb ebenfalls. Rußlands Bemühungen waren also von vollem Erfolg begleitet, es erreichte sogar von der Türkei eine formelle vertragliche Bindung, die dahin ging, daß das an das Schwarze Meer angrenzende türkische Gebiet hinsichtlich des Baues von Eisenbahnen als russische Interessensphäre anzusehen sei, sodaß die Türkei sich verpflichte, keiner Kapitalistengruppe, es sei denn eine russische, Konzessionen zum Bau von Eisenbahnen in der dortigen Gegend zu erteilen. Das Recht der türkischen Regierung, selbst dort Bahnen zu bauen, wurde durch die Abmachung nicht berührt. (Im weiteren Verlauf der Darstellung wird sich zeigen, auf welche Weise die Türkei in allerneuester Zeit versucht, sich der lästigen Fessel zu entziehen, ohne dem Wortlaut der Vereinbarung entgegen zu sein.)

Die Bahn schlug also entsprechend der Konzession von 1893 den Weg nach Westen über Konia ein. Durch dies Ausweichen vor dem russischen Druck war aber der andere Gegner des Planes noch nicht überwunden, Englands Widerstand war vielmehr jetzt erst richtig erwacht. Es hatte bis dahin dem Bemühen der deutschen Kreise um wirtschaftliche Betätigung mehr nachsichtig-ungläubig zugesehen, es glaubte ja nicht, daß das deutsche Kapital allein imstande sein werde, die Bahn bis zum Golf zu führen. Jetzt, da sich die Gleisspitze dem Ziele schon um ein bedeutendes Stück genähert, wurde es aufmerksam und zweifelhaft, ob seine Berechnung sich auch als richtig erweisen werde. Sein Widerstreben wuchs.

Englands Interesse hatte sich schon in dem oben gestreiften Plane des Colonel Chesney und dessen Unterstützung durch das Parlament, sowie in der Tätigkeit jener parlamentarischen Kommission der siebziger Jahre geäußert. Aus der Linienführung der damals geplanten Bahn ergibt sich auch, welche Bahnen England als für sich vorteilhaft ansehen kann, wenn anders es den Bahnbau in der Türkei überhaupt für sich selbst günstig betrachten will. Die Bahn, die seinen Zwecken willkommen sein soll, muß nicht radial, von Konstantinopel ausstrahlend, sondern traversal, ein Stück des Landes von seinem organischen Zusammenhang

mit dem Mittelpunkt abtrennend, laufen.[1]) Der englische Imperialismus denkt an eine Überlandverbindung zwischen Indien und Ägypten. Neben Persien ist nun die asiatische Türkei das einzige trennende Stück. Daß England es an zielbewußter Vorarbeit nicht hat fehlen lassen, um seine Absicht auszuführen, beweist seine Tätigkeit und Regsamkeit dem Scheich von Koweit gegenüber, die jetzt in den Verträgen mit der Türkei aus der ersten Hälfte des Jahres 1913 ihre Früchte getragen hat.

Wenn nun aber die Bahn von Konstantinopel aus an den Golf geführt wurde, so erschien zugleich mit dem ersten Zuge auch die türkische Regierung, dann begnügte sie sich nicht mehr damit, von den einheimischen Großen eine formelle Anerkennung ihrer Oberhoheit zu erhalten. Dann konnte auch Ordnung und Sicherheit in das Land einziehen und damit entfiel die Gelegenheit zu einem etwaigen Eingreifen wegen mangelnden Schutzes der Staatsangehörigen und Schädigung der Handelsinteressen, das eine so günstige Handhabe zur Erreichung des Endzweckes darbieten kann, wie die neueste Geschichte Persiens beweist. Wenn auch die Stellung der Regierung durch den Bau einer Querbahn — etwa von Tripolis an den Golf — an Stärke gewinnen würde, so würde für diesen für England entstehenden Schaden der Umstand einen Ersatz bringen, daß die Bahn dafür sorgen würde, das Wirtschaftsleben des Landes immer mehr vom Zentrum abzulenken und ans Mittelmeer zu leiten. Dort aber ist es zu einem großen Teile von dem Wohlwollen Englands abhängig, das vermöge seiner übermächtigen Flotte durch eine Zerstörung der Kopfstation den ganzen Verkehr lähmen könnte, so lange nicht eine Verbindung dieser Linie mit Konstantinopel besteht, die von den Schiffsgeschützen oder einem Landungskorps nicht erreichbar ist. Zu all diesen Erwägungen kam für England noch der weitere Gedanke, daß es außer der Türkei durch sein Verfahren auch Deutschland Schwierigkeiten bereite. Nicht nur der Neid allein war es, der es dabei bestimmte, sondern auch die Befürchtung, Deutschland könnte seine Stellung in Mesopotamien so sehr stärken, daß die alten eigenen Pläne nie mehr in Erfüllung gehen können. — Über die wirtschaftliche Wertung, die auch England der Bahnfrage zuteil werden läßt, wird weiter unten noch zu sprechen Gelegenheit sein. —

---

[1]) Auf Englands Absicht, Landgebiete von der Türkei abzusprengen, kann auch der kürzlich in der Presse bekannt gewordene Plan Lord Kitcheners bezogen werden, der eine Bahn von Koweit durch den Nedschd an die Westküste Arabiens an einen Punkt gegenüber von Port Soudan ins Auge gefaßt haben soll. Zu diesem Plane habe der Scheich von Koweit und der Emir von Nedschd schon die Zustimmung gegeben. Der Emir von Nedschd ist unabhängig und ein Gegner der Türkei. (Österr. Mon. Schr. f. d. Orient, 1912, S. 176.)

Wie aber die ganze Geschichte des Bahnbaues beweist, lag den deutschen Unternehmern und der deutschen Diplomatie, die ihnen stützend zur Seite stand, die rein politische Absicht, die man bei ihnen argwöhnte, ganz fern. Ihr Ziel war, ein neues weites Betätigungsfeld für das deutsche Kapital, die deutsche Industrie und den deutschen Handel zu gewinnen. Dabei aber den Wettbewerb der anderen europäischen Kulturvölker auszuschließen, war nicht gewollt, das Gegenteil war eher der Fall. Die Deutschen hatten das Vertrauen zu deutscher Tüchtigkeit, daß sie auch neben anderen ihr Feld behaupten werde, sie fürchteten den friedlichen Wettkampf nicht. Es konnte nur erwünscht sein, wenn mehrere Nationen sich beteiligten, da damit das Unternehmen eine breitere Grundfläche erlangen mußte und sein Schicksal gegenüber etwaigen Schwierigkeiten, die aus der Natur der Regierung des Landes sich ergeben sollten, weniger ungewiß wurde, weil es dann des Schutzes mehrerer Mächte sicher sein konnte. Die Deutschen bemühten sich deshalb, andere Nationen zur Mitarbeit zu gewinnen.[1])

Sie hofften Englands Widerstand dadurch brechen zu können, daß man englischen Kapitalisten eine Beteiligung bei dem Unternehmen anbot. Am Ende des vorigen Jahrhunderts wandte sich deshalb die Anatolische Eisenbahngesellschaft an die englische Smyrna-Aidin Railway Co, mit der sie sogar über eine Fusion der beiden Gesellschaften verhandelte. Die Bemühungen der Deutschen waren aber ohne Erfolg. Wohl aber kam es mit einer anderen Gesellschaft im Mai 1899 zu einem Übereinkommen, nämlich mit der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement. Diese, die durch die Banque Impérial Ottomane vertreten wurde, einigte sich mit der deutschen Gesellschaft zu gemeinsamer Betreibung des Bagdadbahnprojektes. Dies wurde auch äußerlich dadurch zum Ausdruck gebracht, daß zwei Herren aus dem Verwaltungsrat der deutschen Gesellschaft in den der französischen eintraten und umgekehrt. Auch wurde die Frage der Kapitalbeteiligung an dem Unternehmen derart geregelt, daß den Deutschen 60%, den Franzosen 40% zufallen sollten.

Darauf sandte die Anatolische Eisenbahngesellschaft, damit auch dem Drängen der türkischen Regierung nachgebend, im Herbst 1899 eine besondere Studienkommission zur Erforschung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der für eine Bagdadbahn in Betracht kommenden Gegenden aus, die von dem damaligen Generalkonsul Stemrich geleitet wurde. Bevor diese noch zurückkam, wurde am 23. Dezember 1899 ein vorläufiges Abkommen getroffen. Dieses Abkommen gab der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Linie bis Bagdad und Basra. Die Regelung aller Einzelheiten wurde späteren Abmachungen überlassen, insbesondere trat für keinen der vertragschließenden Teile eine finanzielle Bindung ein. Ein weiterer, aber auch noch nicht endgültiger Schritt wurde mit dem Abschluß der Konzessionsakte vom 21. Januar 1902 getan, die durch einen kaiserlichen Firman vom 18. März bestätigt wurde. Nach ihnen soll der Bau und Betrieb der Bahn, die von Konia ausgehen soll, durch eine neuzugründende Gesellschaft unternommen werden. Die Bestimmung geschah im Interesse der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, die man den Gefahren und Zufälligkeiten des großen Werkes nicht aussetzen wollte. Der grundlegende Abschluß wurde dann im folgenden Jahre in der Konvention vom 20. Februar/5. März 1903[1]) und dem Firman vom 21. März 1903 erreicht. Hier wurde die Linienführung der Bagdadbahn, die der neuzugründenden Kaiserlich Ottomanischen Bagdadbahngesellschaft übertragen wurde, im einzelnen bestimmt und dabei von der Regierung eine Garantie zugesichert. Die besonderen Abmachungen über diese finanzielle Seite wurden in der Konvention einzelnen, über die Teilstrecken zuschließenden Verträgen überlassen.

[1]) Morawitz-Schweitzer S. 457.

Der erste dieser Finanzverträge war gleichzeitig mit der Konvention abgeschlossen worden, er sah den Bau einer Strecke von 200 km von Konia bis Bulgurlu als erster Teilstrecke der Bagdadbahn vor.

Nach Erlangung dieser Verträge hatten die Deutschen noch einmal den Versuch gemacht, die Engländer zum Beitritt zu gewinnen. Es war ja anzunehmen, daß diese sich jetzt, nachdem das von ihnen nicht Erwartete doch eingetreten war und der große Plan sich seiner Ausführung weiter genähert hatte, auf den Boden der Tatsachen stellen würden. Deshalb bot man einer englischen Gruppe die Beteiligung an der Bagdadbahngesellschaft zu gleichem Recht mit den Deutschen und Franzosen an — nachdem die türkische Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft einer Bestimmung der Konzession gemäß je 10 Prozent Beteiligung genommen haben würden. Die englische Regierung schien den Vorschlag auch anfänglich der Überlegung wert und die dabei gestellten Bedingungen für erträglich zu erachten, nämlich 1. Einwilligung in eine Zollerhöhung, die der Türkei die für den Bau nötigen Garantiegelder verschaffen könnte, 2. Benutzung der Strecke für die englisch-indische Post, 3. Zustimmung dazu, daß die Bahn in Koweit ende und daß dieser Platz von der Türkei befestigt werde. Sie änderte dann aber

[1]) Text bei Young Bd. IV, S. 163 ff.

ziemlich unvermittelt ihre Stellung vor der in der Presse erhobenen Agitation, indem sie erklärte, die Gleichberechtigung des englischen Kapitals erscheine nach dem Vorschlage nicht genügend gesichert.[1])

Die Bagdadbahngesellschaft mußte also ohne Beteiligung der Engländer gegründet werden, unter Änderung der ursprünglichen Abmachungen von 1899[1]) erhielten die Deutschen und Franzosen je 40 Prozent des Aktienkapitals, während der Rest auf die Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft entfiel. Die Bagdadgesellschaft konnte die erste Teilstrecke bis Bulgurlu im Oktober 1904 eröffnen.

Die Verhandlungen über die Weiterführung der Bagdadbahn gestalteten sich sehr schwierig, die Widerstände waren ja dieselben geblieben und die Geldlage der Türkei nicht viel günstiger geworden. So kam es erst am 20. Mai / 2. Juni 1908 zu einer Zusatzkonvention und einem Finanzvertrag über den Bau eines weiteren Stückes von 840 km von Bulgurlu über den Taurus durch die Kilikische Ebene, über den Amanus nach Aleppo, dann an den Euphrat und von dort nach El Helif. Eine Annäherung an die Küste wurde also von der Linie vermieden. England hatte aus dem bekannten Grunde auf eine solche Führung hinzuwirken versucht und sich dabei auf die Wünsche der Bevölkerung von Alexandrette beziehen können, die ihre Stadt gerne an die Bahn angeschlossen gesehen hätten. — Diesem Wunsche ist dann 1911 durch die Konzessionierung einer Küstenstichbahn nach dort stattgegeben worden. —

Mit dem Eintritt der Umwälzung kamen die Verhandlungen in der Türkei — entgegen manchen Befürchtungen — in schnelleren Fluß, sie führten zum Abschluß eines Vertrages vom 19. März 1911.

Dieser Vertrag bildet einen wichtigen Punkt in der Geschichte der Bagdadbahn und mittelbar auch der deutsch-englischen Beziehungen. Durch ihn verzichtete die Bagdadbahngesellschaft unter gewissen Vorbehalten auf das ihr in ihrer Konzession verliehene Recht, die Bahn von Bagdad aus über Sobeir nach Basra und von Sobeir zu einem „Punkt am Persischen Golf" zu führen. Die Vorbehalte waren, daß der Bau dieser Strecke von einer neu zu bildenden Gesellschaft zu geschehen habe, an dem sich das internationale Kapital in der Art beteiligen solle, daß kein außertürkisches Land günstiger als Deutschland gestellt werde. Dies bedeutet ein Entgegenkommen gegen England.

Englands Gründe gegen den Bahnbau waren dabei, solange die Bahn noch fern von Bagdad blieb, zum größten Teil mehr allgemeinpolitischen Erwägungen als der Befürchtung entsprungen, es könnten

[1]) Morawitz-Schweitzer S. 486.

schon bestehende englische Interessen geschädigt werden. Denn dadurch, daß man die Strecke Eskischehir—Konia über die Kilikische Ebene und Aleppo nach Bagdad weiterbaute, wurden englische Interessen nicht berührt. Soweit entbehrte also der Widerspruch der tatsächlichen Grundlage und konnte deshalb auch nicht mit so starkem Nachdruck erhoben werden. Dieser war aber zu erwarten, sobald die Bahn über Bagdad hinaus ans Meer zu kommen drohte.

Basra liegt etwa 96 km oberhalb der Mündung des Schatt el arab in den Persischen Golf und ist für tiefer gehende Seeschiffe nicht zu befahren, da der Schatt stark versandet ist. Diese Stadt war also zu einem Endpunkt einer so bedeutenden Bahn wie der Bagdadbahn nicht recht geeignet. Deshalb sah die Konzession noch eine Verlängerung über Bagdad an einen Punkt des Golfes vor. Als solcher kam nun besonders Kuweit in Frage, auf dem 48. Meridian etwa 150 km ungefähr südlich von Basra an einer Ausbuchtung des Golfes gelegen. Es ist der Sitz eines Scheiches, der die türkische Oberhoheit anerkannt hatte, dem aber die türkische Regierung im übrigen freie Hand ließ. Diese Gleichgültigkeit der Türkei nutzte die englische Regierung aus. Sie hatte, durch die Nähe Indiens begünstigt, während des letzten Jahrzehntes den Scheich für sich gewonnen und mit ihm gewisse Verträge abgeschlossen, deren Inhalt nicht näher bekannt geworden ist. Ein Schutzrecht beanspruchte daraufhin England zwar nicht, wie Grey in den Unterhausdebatten vom März 1911 anderen Auffassungen gegenüber betonte; aber es hatte sich doch eine feste Stellung am Persischen Golf erobert, ohne auf wirtschaftlichem Gebiet bis 1906 auf ernstlichem Widerstand zu stoßen. (1906 richtete dann die Hamburg-Amerika—Paketfahrt Aktiengesellschaft einen regelmäßigen Dampferdienst in den Golf bis nach Basra hinauf ein.) Diese Stellung glaubte England durch die deutsche Bagdadbahn bedroht. Solange dieser Argwohn nicht beseitigt war, konnte nicht mit einer Zustimmung Englands zur Verlängerung der Bahn bis zum Golf, die man nicht glaubte entbehren zu können, gerechnet werden. Deshalb legte die Bagdadbahngesellschaft den Teil ihrer Rechte, der diese Strecke betraf, in die Hände der Regierung mit jenen Vorbehalten zurück. Gleichzeitig wurde ein Finanzvertrag über den Weiterbau der Bagdadbahn von El Helif bis Bagdad geschlossen.

Nach den seit dem Mai 1913 in den Zeitungen erscheinenden Nachrichten und besonders nach der von Grey im Unterhause am 29. Mai 1913 abgegebenen Erklärung hat nun endlich England seinen Widerstand aufgegeben; es hat sich amtlich davon überzeugt, daß seine Stellung am Golf durch Deutschland nicht gefährdet wird. Und der Türkei gegenüber hat es die Anerkennung der vollständigen Autonomie

des Scheiches von Kuweit, der nur nominell noch der türkischen Souveränität unterstellt ist, und der von England mit ihm abgeschlossenen Verträge durchgesetzt. Unter diesen Umständen erklärt es jetzt seine Bereitwilligkeit, trotz des Verzichtes der Bagdadbahngesellschaft auf den Bau der Strecke südlich Bagdads der Gesellschaft den Bau der Strecke Bagdad—Basra zu überlassen, es bedingt sich nur aus, daß in den Verwaltungsrat der Gesellschaft zwei englische Mitglieder aufgenommen werden, die für eine gleichmäßige Behandlung sämtlicher die Bahn benutzender Nationalitäten sorgen sollen. Auch hat es erreicht, daß jene Linie von Basra an einen „Punkt des Persischen Golfes", nämlich nach Kuweit, ihm selbst überlassen wird. Insofern wird also eine Verringerung des Umfanges der ursprünglichen Konzession eintreten.

Darüber, wie weit nun auf grund der Abmachungen zwischen der türkischen Regierung und England auch schon zwischen der Türkei und der deutschen Regierung und der Bagdadbahngesellschaft Vereinbarungen getroffen sind, hat die Öffentlichkeit näheres noch nicht erfahren, besonders ist über einen Finanzvertrag zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Regierung wegen des Baues der Schlußstrecke Bagdad—Basra noch nichts verlautet. Es sei endlich noch erwähnt, daß jene Abmachungen alle noch der Genehmigung des türkischen Parlamentes bedürfen.

Jetzt, wo die Bagdadbahn bis nach Bagdad hin in Angriff genommen worden ist, hat ein Projekt, das in den letzten Jahren aufgetaucht ist, fürs erste nur ein geschichtliches Interesse: der Willcocks'sche Plan einer Bahn von Bagdad den Euphrat entlang und von dort über Palmyra nach Homs oder Damaskus. Dieser hatte wohl hauptsächlich nur den Zweck, bei der neuen türkischen Regierung den Glauben an eine erträgliche Rentabilität der Bagdadbahn zu erschüttern und so ihr Vorrücken zu hintertreiben. Auf diesen Zweck deuten die optimistischen Berechnungen hin, die aufgestellt wurden, um die Brauchbarkeit des Planes zu erweisen.[1]) Die Baukosten sollten auf jedes der angenommenen 840 km 3000 Lst., also im ganzen 2 640 000 Lst. betragen, die Roheinnahmen aber jährlich 220 000 Lst., die dann bei einem Betriebskoefficienten von 50 Prozent schon eine Verzinsung von 4 Prozent ermöglichen würden. Diese Summe würde aber in dem Augenblick ganz bedeutend steigen, wo die Bewässerungsanlagen in Mesopotamien — darüber siehe unten Seite 25 — in Betrieb genommen sein würden. Die bis dahin erwarteten Zufuhren sollten auf dem oberen Euphrat, der von El Kaim an wieder schiffbar ist, und auf dem Chabur herangebracht werden und dann von El Kaim entweder nach Bagdad gehen

[1]) Zu vergl. Deutsche Revue 1910, S. 237—243.

oder nach der Küste des Mittelmeeres. Dabei wird aber nicht berücksichtigt, daß diese Transporte aus Assyrien zum großen Teil aus dem Gebiete kommen sollen, das von der Bagdadbahn durchschnitten wird, daß ferner die Ernten des zu bewässernden Landes ihren Weg flußabwärts nehmen werden. Die Ernten des Euphrattals allein endlich werden nicht genügen, wie die Untersuchungen des von Pressel ausgesandten Ingenieurs Cernik in den siebziger Jahren ergeben haben[1]) und wie dies auch von Sachau bestätigt wird. Nach diesem hat das Euphratland immer nur die Bedeutung eines Durchgangslandes zwischen Nordsyrien und Babylonien gehabt, ohne eine besondere eigene Kultur hervorzubringen, eine Änderung werde hierin auch in Zukunft nicht eintreten.[2])

Trotz dieser Bedenken hatte der Plan in der türkischen Kammer sogar Anhänger gefunden, z. B. war Ismael Kemal, der Führer der liberalen Opposition, für ihn eingetreten. Es hatte auch nicht an Konzessionsjägern gefehlt, so soll sich der ehemalige Beamte im französischen Auswärtigen Amt, Maimon, um die Erlangung der Bauerlaubnis bemüht haben.[3])

Das schnelle Fortschreiten der Verhandlungen zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der türkischen Regierung zeigte uns schon, daß in der jungen Türkei die Bedeutung des Eisenbahnwesens wohl erkannt wurde. Sie griff auch den alten Gedanken Abdul Hamids, ihres alten Feindes, auf, in den Nordosten Kleinasiens eine strategische Bahn zu bauen, fand sich dabei aber durch jene Abmachung mit Rußland stark behindert, die es verbot, fremden nichtrussischen Unternehmungen und Gesellschaften in dortiger Gegend Eisenbahnen zu konzessionieren. Sie versuchte deshalb eine Umgehung des Vertrages. Der Türkei selbst war der Bau von Bahnen nicht verboten worden, andererseits war aber auch keine Bestimmung über dte Nationalität des Baukapitals gegeben worden, wenn auch unzweifelhaft die Meinung die gewesen war, die türkische Regierung solle sich beim Bau von Eisenbahnen im russischen Interessengebiet der Hilfe fremden Kapitals nicht bedienen dürfen; die Meinung war nur in dieser Fassung nicht ausgesprochen worden. Nun hatte man schon öfter in der letzten Zeit in der Türkei die Garantiefragen beim Bau von Eisenbahnen in der Art gelöst, daß die Regierung der Gesellschaft zur Beschaffung der Baugelder eine Eisenbahnanleihe

[1]) v. Schweiger-Lerchenfeld aa. O.

[2]) Sachau S. 145.

[3]) Homs-Bagdad Einleitung. Diese Gesuche stehen auch mit der Strecke Homs-Tripolis in Zusammenhang, die 1909 der Société du chem. de f. Damas-Hamah et pr. konzessioniert wurde. S. unten.

zur Verfügung stellte und sie verpflichtete, aus dem Erlös dieser Anleihe den Bau der Bahn zu vollenden. So war es z. B. bei der Bagdadbahn geschehen. Der Gedanke lag jetzt nahe, diese Form der Mittelbeschaffung zur Umgehung des Vertrages anzuwenden, indem man mit einer Finanzgruppe über die Begebung einer Eisenbahnanleihe einen Vertrag abschloß und ihr gleichzeitig den Bau der Bahnen übertrug. Ihr Interesse an dem Unternehmen konnte ferner noch dadurch gesteigert werden, daß ihr auch der Betrieb der Strecken auf eine längere Zeit von Jahren übergeben wurde. Mit dieser Verkleidung des Vorganges wurde dann wirtschaftlich dasselbe erreicht, wie sonst mit der Konzessionierung einer Gesellschaft, der die Baumittel durch die Übergabe einer Eisenbahnanleihe verschafft wurden, und die nach einer bestimmten Reihe von Jahren — bei Ablauf der Konzession — ihre Linien der Regierung zurückzugeben verpflichtet war, ohne daß ihr ein Gegenanspruch wegen des festen Bahnkörpers zustand.

Die Regierung zögerte nicht, beim Bau der ihr am wichtigsten scheinenden Linien im Gebiete des Schwarzen Meeres zu versuchen, den Gedanken in die Tat umzusetzen. Es handelte sich um die Strecken Samsun-Siwas-Erfindschan-Erserum. Wie ein Blick auf die Karte zeigt, hätten diese allein aber einen Torso ergeben, da es ihnen an der Verbindung mit der schon bestehenden Strecke Eskischehir-Angora gefehlt haben würde, auch mußte die Verbindung mit der eigentlichen Bagdadbahn erwünscht sein. Zum organischen Ausbau hätte es daher gehört, noch die Strecken Angora-Siwas (408 km) über Josgat und (Angora) Josgat-Kaisarie-Nigde-Eregli (an der Bagdadbahn, 571 bezw. 650 km) zu bauen oder statt des Stückes Josgat-Siwas die Strecke Kaisarie-Siwas (150 km). Von diesen Linien würde allein die nach Erserum eine ausschließlich strategische Bedeutung erhalten haben, während alle anderen auch wirtschaftlich ihre volle Berechtigung erweisen könnten, da z. B. die Stadt Kaisarie, in hoch entwickelter Gegend gelegen, ein Handelsplatz von großer Bedeutung und lebhafter Gewerbstätigkeit ist, der besonders als Verteilungsplatz dient. So hatte er bis zur Eröffnung der Bahnen in der Kilikischen Ebene einen starken Karawanenverkehr mit Mersina; und Samsun würde einen großen Teil des Überlandverkehrs an sich ziehen, der jetzt über Trapezunt nach Persien geht.

Wegen des Baues der ersten Linie Samsun—Siwas—Erserum trat die Regierung mit der französischen Régie Générale des Chemins de fer, der die Ottomanbank nahe steht, in Verhandlungen ein. Diese nahmen nach Zeitungsnachrichten folgenden Verlauf: Ende Juli 1911 verpflichtet sich die französische Gesellschaft, Vorstudien zum Bau

jener Linie und der Linie Trapezunt—Erserum zu machen, sie gibt ferner gewisse Zusicherungen über die Beschaffung der nötigen Mittel durch eine türkische Staatsanleihe; dafür verspricht die Regierung, der Gesellschaft nach erfolgter Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren den Auftrag auf Erbauung der Bahnen erteilen zu wollen. Die Erbauung habe für Rechnung der türkischen Regierung in Vollspur zu erfolgen. Am 6. Juli 1912 soll dann ein die Bauausführung selbst schon regelnder Vertrag abgeschlossen worden sein, nach dem der Bau der Linie Trapezunt—Erserum aufgegeben wird; die übrigen seien in drei Abschnitten: Samsun—Siwas mit Zweig nach Tokat von Turkal aus (393+47 km), Siwas—Tschalta—Erfindschan mit Nebenlinie Tschalta—Charput (555 km) und Erfindschan—Erserum (203 km) — je vier Jahre nach Abschluß des betreffenden Bauteilvertrages fertigzustellen. Die Gesamtkosten seien auf 25 Millionen türkischen Pfund veranschlagt worden. Die Nachrichten wollten auch schon wissen, daß der Dienst dieser 25 Millionenanleihe durch die acht Prozent der Zollerträge der Häfen des Schwarzen Meeres sichergestellt werden solle. Auch seien der Baugesellschaft als Generalspesen für das km der Baustrecke 20 000 fr garantiert worden.[1])

Diese Meldungen sind trotz der scheinbaren Bestimmtheit, mit der sie auftraten, alle noch verfrüht, zu einem Abschluß sind diese Verhandlungen noch nicht gekommen. Auffällig ist an ihnen, daß sie gerade mit den französischen Kapitalistenkreisen geführt wurden. Rußland, der Verbündete Frankreichs, hatte doch seinerzeit durch den Abschluß jenes Vertrages über den Bau von Eisenbahnen in Ostanatolien deutlich seinen Wunsch ausgedrückt, daß dort keine Bahnen gebaut würden. Wenn es jetzt, einige Jahre später, zu jenen Besprechungen mit der Banque Ottomane kam, so deutet dies bei dem engen Zusammenhang zwischen finanziellen Unternehmungen und der Politik darauf hin, daß ein Umschwung in der russischen Auffassung eingetreten ist. Dieser geht offenbar davon aus, daß es für Rußland doch nicht möglich sei, den Bau der Bahnen überhaupt zu verhindern, und daß es unter solchen Umständen immer noch vorgezogen werden müßte, wenn die Bahnen dann wenigstens mit französischem Kapital hergestellt würden. Dieser Umschwung erklärt es auch allein, daß in der öffentlichen Besprechung der Eisenbahnfrage von Ostanatolien, die insbesondere in der türkischen Presse einen breiten Raum einnahm, nicht nur nichts von einem Einspruche Rußlands verlautete, sondern daß vielmehr gemeldet wurde, Rußland habe seine Zustimmung zu den Plänen nur davon abhängig

[1]) Hand. Mus. 1911, 505 f; Osm. A. vom 18. 8. 1911; Öst. Monatsschr. 1912, Seite 112.

gemacht, daß gleichzeitig mit dem Bau der Linie Erfindschan—Erzerum auch die Linie Erzerum—Kars begonnen werde. Dies Stück Erzerum—Kars bildet die Verbindungsstrecke zwischen dem russischen und dem türkisch-asiatischen Eisenbahnnetz.

Gleichzeitig mit den Verhandlungen mit der französischen Régie générale hatte sich die Regierung auch mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft wegen des Baues der anderen Strecken Angora—Kaisarie—Nigde—Eregli und Kaisarie—Siwas in Verbindung gesetzt. Ihr Interesse am Bau dieser Strecken erschien ihr so groß, daß sie die deutsche Gesellschaft veranlaßte, die Ausführung eines anderen Planes — des Baues der Strecke Adabasar—Bolu — aufzuschieben, damit sie ihre Kräfte für diese größeren Aufgaben freibehalte. Auch diese Verhandlungen sind infolge der äußeren Schwierigkeiten nicht zum Abschluß gelangt. Nach einem Telegramm aus Konstantinopel vom 28. April 1913 zu urteilen beschäftigt sich das Bautenministerium erneut mit diesen Plänen.

Während der geschilderten Verhandlungen hatte die Regierung, um keine Zeit zu verlieren, den Bau der Strecke Samsun—Siwas selbst schon begonnen.[1]) Die Trassierungsarbeiten waren im Jahre 1910 gemacht worden, im Mai 1911 wurden ihr dann die zum Bau und zur Beschaffung von Betriebsmaterial nötigen Gelder — 11380 t. Pf. auf das km — von der Kammer bewilligt. Der Bau wurde zuerst in Teillosen ausgeschrieben, er mußte dann aber, da sich keine Bewerber einstellten, in eigener Regie unternommen werden. Wie weit das Unternehmen aber von Erfolg begleitet sein wird, muß die Folge lehren, von ausländischen Fachleuten wird hierüber kein günstiges Urteil abgegeben.

Während nach dem Vorhergehenden der Nordosten Kleinasiens bis auf die Strecke Eskischehir-Angora überhaupt keine Eisenbahnen besitzt, ist es im Westen zu einem gewissen Abschluß des Eisenbahnwesens gekommen. Der Ausgangspunkt der dortigen Eisenbahnen ist der wichtige Handelsplatz Smyrna. Von hier zieht sich die mit zahlreichen kleinen Nebenlinien ausgestattete Hauptlinie der englischen Smyrna-Aidin Railway Co. im Mäandertal nach Südosten bis zum See von Egerdir, ohne aber einen Anschluß an die Strecke Eskischehir-Konia der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu besitzen. Die Verbindung Smyrnas mit dieser wird vielmehr durch das Netz der anderen von Smyrna ausgehenden — französischen — Eisenbahngesellschaft, der Société du chemin

[1]) Osman. Lloyd v. 8. I. 1910; 17. V. und 8. VII. 1911; Boerd of trade Journal v. 9. II. und 29. VII. 1911.

de fer Smyrne—Cassaba et Prolongement, vermittelt, das bei Afiun Karahissar jene Linie erreicht und einen andern erst kürzlich vollendeten Zweig über Soma nach Norden zu an das Marmarameer nach Panderma sendet.

Nachdem die Bagdadbahn durch die Strecke Mersina—Tarsus—Adana in der Kilikischen Ebene den Zugang ans Mittelmeer erlangt hat, trifft sie in Aleppo auf die Strecke Aleppo—Hama—Rajak—Damaskus—Miserib der französischen Société du chemin de fer Damas—Hamah et Prolongement, die zwei Verbindungen mit dem Mittelmeer besitzt, die von Hôms nach Tripolis und die von Rajak nach Beirut. Von Damuskus geht dann endlich die im Regierungsbesitz befindliche Hedschasbahn aus, die bis Medina in Betrieb ist und über Rabigh zu der heiligen Stadt Mekka selbst geführt werden soll. Der Bau an diesem letzten Stück wurde nur des türkisch-italienischen Krieges wegen nicht schon begonnen. Schließlich wurde der Bau einer Linie Hodeida—Sanaa im Jemen einer französischen Gesellschaft übertragen, die mit der ersten Teilstrecke schon begonnen hat.

Abschnitt II.

Die wirtschaftlichen Aussichten für die Eisenbahnunternehmungen in der asiatischen Türkei.

Die asiatische Türkei zerfällt in die Gebiete Kleinasien, Armenien-Kurdistan, Mesopotamien, Syrien-Palästina und Jemen-Hedschas, deren Umfang und Bevölkerungsmenge sich aus der folgenden Übersicht ergibt:[1])

Landschaft	Umfang in qkm	Bevölkerung
Kleinasien . . .	501 400	9 089 200
Armenien-Kurdistan	186 500	2 470 900
Mesopotamien . .	356 700	1 491 700
Syrien-Palästina .	185 500	2 467 100
Hedschas-Jemen .	521 700	ca. 1 200 000

Der Charakter dieser Gebiete ist verschieden.

Armenien-Kurdistan ist ein Hochgebirgsland, dessen Bergketten durch tiefeingeschnittene Flußtäler und steppenartige Hochländer von einander getrennt sind. Nach Norden fällt es steil, nach Süden langsam und stufenweise ab. Die Schneegrenze liegt erst bei 4000 m Höhe. In den Tälern kann Weizenbau getrieben werden, auch Reis, Tabak, Gemüse gedeihen.

Auf gleicher Breite mit Armenien-Kurdistan liegt Kleinasien, das Kernland der Türkei. In seinem Hauptteil ist es ein Tafelland von 1000—1300 m Höhe, dessen tiefste Stelle der Tus Tschöllü, „Salzsee" bildet, nordwestlich von Konia gelegen. Das Klima dieses Gebietes weist große Gegensätze auf: starker Wärme im Sommer steht große Kälte im Winter gegenüber; die jährliche Niederschlagsmenge bleibt 300 mm. Hiervon verschieden sind die am Meer gelegenen Randlandschaften. Im Westen herrscht unter der Einwirkung des Mittelmeeres ein gleichmäßiges Klima, besonders im Winter; der Norden steht dagegen den rauhen Nordwinden offen und hat neben kalten schneereichen Wintern feucht-

[1]) Friedrich, Wirtschaftsgeographie, 2. Aufl., Seite 253.

schwüle Sommer. Von Bedeutung ist es, daß das ganze Land keinen schiffbaren Fluß besitzt.

Die Mannigfaltigkeit der Bodenerzeugnisse Kleinasiens ist groß. Hauptgetreide ist der Weizen, der in bedeutenden Mengen ausgeführt wird und in seinem Ertrage von den Feuchtigkeitsverhältnissen des Bodens stark abhängig ist, daher an den Küsten und in den Flußtälern ganz besonders gut fortkommt, die Gerste, die auf den trockenen Ebenen des Innern gut gedeiht, und der Mais, der hauptsächlich in den Flußlandschaften des Westens und des Nordens angebaut wird.

Die Bedeutung des Getreideanbaus im Innern Kleinasiens erhellt aus den Mengen, die auf der Anatolischen Eisenbahn befördert wurden. Sie betrugen in den beiden bisher günstigsten Jahren 1902 und 1911 auf der Strecke Haidarpascha—Angora 379 458 und 421 709 t und auf der Strecke Eskischehir—Konia 162 909 und 215 723 t. Über ihre Höhe in den anderen Jahren unterrichtet die Spalte 2 der Abteilungen I—III der Tafel VIII.

Ein besonderer Aufschwung der Landwirtschaft wird für die Gegend von Konia erwartet, wo die Anatolische Eisenbahngesellschaft im Auftrage und für Rechnung der türkischen Regierung Bewässerungsanlagen für eine Fläche von etwa 50 000 ha errichtet hat und verwaltet. (Im Einzelnen s. darüber unten.)

Ferner wird in verschiedenen Teilen des Landes Reis, Opium, Sesam, Tabak gebaut.

Sehr wichtig für die Landeskultur ist schon jetzt die Baumwolle, die hauptsächlich einerseits im Hinterlande von Smyrna, z. B. bei Kassaba und Kyrka'atsch, andererseits in der Kilikischen Ebene gezogen wird. Sie verspricht in Zukunft noch größere Bedeutung auf dem Weltmarkte zu finden. Über Smyrna gingen (nach den Geschäftsberichten der Dtsch.-Lev. Baumwollgesellschaft)

in Ballen zu 200 kg

1903/1904	1904/1905	1905/1906	1906/1907	1908/1909 (Schätzung)
39 000	33 000	43 000	35 000	52 000

Man hofft auf eine starke Steigerung der Ausfuhr, sobald die Bewässerung und die Entwässerung des Flußgebietes des Mäanders durchgeführt sein wird. Die Vorarbeiten hierzu sind der National-Bank of Turkey, die mit englischem Kapital arbeitet, gemäß einem Vertrage vom Anfang 1912 übertragen worden. Die Anlagen werden nach der augenblicklichen Annahme einem Gebiete von etwa 400 000 ha zugute kommen.[1])

[1]) Board of Trade Journal Band 76, Seite 487.

Ebenso wichtig wie das Hinterland von Smyrna ist als Baumwollausfuhrgebiet die Kilikische Ebene, die, von den Flüssen Seihun (Sarus) und Dschihan (Pyramus) durchflossen, nach Klima und Fruchtbarkeit nicht mit Unrecht ein Klein-Ägypten genannt worden ist. Sie bringt große Mengen Baumwolle hervor, doch baut der dortige Bauer neben der Baumwolle auch immer noch mehrere andere Gewächse. Er bleibt deshalb weniger abhängig von dem Ausfall der Ernte an Baumwolle und ihrem Weltmarktpreis. Der Ertrag an Baumwolle betrug in Ballen zu je 200 kg[1]):

1904/5	1905/6	1906/7	1907/8	1910	1911	1912 (Schätzung)
45 500	50 600	56 000	64 000	63 000	80 000	100 000

\+ 12 000 Ortsverbrauch.

Die Anbaubedingungen sind günstige; die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft, über die noch Näheres berichtet werden wird, zweifelt nicht daran, daß bei intensiver Kultur die Kilikische Ebene selbst ohne künstliche Bewässerung bis zu 500 000 Ballen zu je 200 kg hervorbringen könne. Dies würde einem Gesamtgewicht von 100 Millionen kg entsprechen, einer Menge, die selbst bei einem Weltbaumwollverbrauch von 4 166,9 Millionen kg im Jahre 1908/9[2]) ins Gewicht fallen kann.

Wenn freilich die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft in einem Bericht vom Jahre 1908 den sofort ohne besondere Schwierigkeiten bebauungsfähigen Teil allein in dem von den Türken Tschukur Owa genannten Bezirk der Ebene auf 3000 qkm schätzt und im ganzen ein fünfmal so großes Gebiet als der landwirtschaftlichen Nutzung fähig bezeichnet, so erscheint diese Schätzung doch zu weit gegriffen, wie ein Blick auf die Karte zeigt.

Bisher bereiteten die häufigen Überschwemmungen, die der Seihun verursachte, dem Anbau in der Kilikischen Ebene große Schwierigkeiten und Schäden. Man hat schon lange geplant, dem Übelstande durch eine Regulierung des Flusses abzuhelfen und zugleich Bewässerungsanlagen in der Adanaebene einzurichten. Die Konzession hierzu war früher einem hohen türkischen Würdenträger erteilt worden, ohne daß dieser von ihr Gebrauch gemacht hatte; auch hatte sich seinerzeit eine belgische Gruppe um das gleiche Recht beworben.[3]) Dann hatte auf Wunsch der türkischen Regierung die Anatolische Eisenbahngesellschaft, die sich schon bei dem Bau der Bewässerungsarbeiten in der Koniaebene Verdienste erworben hatte, Studien auch für die Bewässerung der Adana-

[1]) Nach den Berichten der D.-Lev. Baumwollgesellschaft und dem Board of Trade Journal vom 7. 8. 1910 und 19. 9. 1912.

[2]) Wirminghaus im Wörterbuch der Volksw. III. Aufl. Bd. I. S. 398.

[3]) Nach Jaeckh Seite 120; Berichte aus Handel und Industrie. 1907, Seite 633

ebene unternommen und das Ergebnis der Regierung unterbreitet. Diese hatte die Absicht, das Unternehmen, das sich über 500 000 ha erstrecken sollte, selbst in die Hand zu nehmen, um nicht dem fremden Kapital den errechneten Nutzen zukommen lassen zu müssen, wie sich denn überhaupt die Jungtürken durch eine große Abneigung gegen das ausländische Kapital auszeichneten, dem sie eine Schuld an der Einmischung der Mächte in ihre Angelegenheiten zuschrieben. Die Regierung wollte sich deshalb der Mitwirkung europäischen Geldes nur beim Bau der Anlagen bedienen. Es kam aber nicht mehr zu einer Ausschreibung der Arbeiten, da die Verteidigung des Landes gegen die äußeren Angriffe in Tripolis und auf dem Balkan alle Kräfte in Anspruch nahm.

An der Steigerung der Baumwollerzeugung in der Kilikischenen Ebene, wie sie aus den oben gegeben Ziffern hervorgeht, hat die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft m. b. H., Dresden, erheblich mitgewirkt. Sie hat sich besonders die Züchtung einer passenden Baumwollstaude angelegen sein lassen. Ihre Versuche mit amerikanischer Baumwolle ergaben, daß diese für die dortigen Verhältnisse wegen des starken Aufwandes an Arbeitskräften, die sie erforderte, nicht geeignet sei, sodaß sich die Gesellschaft jetzt mehr der Hochzüchtung der einheimischen Staude zugewandt hat. Sie hat in allerletzter Zeit auch begonnen, den Baumwollbau in eigener Unternehmung zu treiben und sich zu diesem Zwecke mit einem türkischen Untertanen zur Bewirtschaftung einer Farm von etwa 1000 ha in der Nähe von Osmanie in der Kilikischen Ebene vereinigt.[1])

Die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft gibt in ihrer Entund in ihren Ergebnissen ein gutes Beispiel für die reiche Erwerbsmöglichkeit, die sich in der asiatischen Türkei findet. Sie wurde von deutschen Baumwollinteressenten als ein reines Erwerbsunternehmen gegründet, das in erster Linie den Ankauf von Baumwolle bezweckte. Sie hat eine Filiale in Adana und in Smyrna. Ihr Stammkapital, das ursprünglich 150 000 M. betrug und dann über 300 000 M. auf 700 000 M. gebracht wurde, ist in den letzten fünf Geschäftsjahren mit 8 % verzinst worden; dabei konnten noch starke Abschreibungen und Reservenansammlungen vorgenommen werden. So betrugen die Reserven am 30. Juni 1912 162 000 M. Reservefonds (darunter 62 000 M Agio aus der letzten Kapitalserhöhung) 50 000 M. Delkredererereserve, 50 000 M. Versicherungsreserve, und die Abschreibungen beliefen sich unter anderem

[1]) Im vorigen Jahr hat auch ein französisches Syndikat eine Konzession zur Bewirtschaftung einer Baumwollfarm von 45 000 ha in der Kilikischen Ebene auf 75 Jahre erhalten. (Board of trade Journal vom 5. September 1912).

auf über 70 000 M., die in den letzten fünf Jahren für die Hebung der Baumwollkultur verausgabt worden waren.

Eine mittelbare Unterstützung findet die Deutsch Levantinische Baumwollgesellschaft bei ihren Bestrebungen um die Hebung der Baumwollkultur durch die Anatolische Industrie- und Handelsgesellschaft m. b. H. in Dresden, die aus der Anatolischen Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft m. b. H. in Dresden hervorgegangen ist. Das Unternehmen errichtete ein Ballenpreßwerk in Adana, das die Baumwolle in Ballen von 200 kg preßt, während vorher nur handgepreßte Ballen in den Verkehr gekommen waren. Maßgebend war bei der Gründung nicht so sehr der Gelderwerb als die Unterstützung des Baumwollanbaues. Zur Ausschüttung einer Dividende ist es auch bisher nicht gekommen. Das Stammkapital der alten Gesellschaft hatte 275 000 M. betragen, von denen die Hafengesellschaft Haidarpascha, eine Tochtergesellschaft der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, 100 000 M, die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft 72 000 M. und die Deutsche Bank, Berlin, 60 000 M. eingezahlt hatten. Die Umwandlung in die neue Gesellschaft ist erfolgt, nachdem in Konia eine Filiale gegründet worden war, die sich hauptsächlich dem Vertriebe landwirtschaftlicher Maschinen widmen soll. Hierbei wurde das Geschäftskapital um 225 000 M. auf 500 000 M. erhöht, von denen die Bagdadbahngesellschaft 125 000 M. übernahm.[1])

Das dritte große Gebiet der asiatischen Türkei umfaßt das von Euphrat und Tigris entwässerte Stufen- und Tiefland Mesopotamien oder Assyrien, von den Türken ElDschesire (im Norden) und Iraq i arabi (im Süden) genannt. Im Osten von den Kurdischen Bergen, im Westen von der Syrischen Platte begrenzt erstreckt es sich in südöstlicher Richtung von Armenien bis zum Persischen Golf. An dies Gebiet haben sich neuerdings meistens überspannte Erwartungen angeknüpft, seine Bedeutung für die gesamte Weltwirtschaft ist zwar groß, sie darf aber auch nicht überschätzt werden.

Es handelt sich um zwei in ihrer Anbaumöglichkeit vollkommen verschiedene Gebiete, die sich durch eine etwa von Kerkuk (östlich vom Tigris) über Tekrit am Tigris nach Hit am Euphrat gezogene Linie teilen lassen. Der nördliche Teil bedarf keinerlei künstlicher Bewässerung; die Bodenfeuchtigkeit genügt zum Gedeihen des Getreides, besonders des Weizens und der Gerste. Im Nordwesten ist im arabischen Mittelalter insbesondere der Anbau der Baumwolle stark betrieben

[1]) Nach Rundschreiben der Gesellschaft, ihrem Statut und Geschäftsbericht der Bagdadbahngesellschaft für 1911.

worden. Heute liegt das Land allerdings zum größten Teil ungenutzt als scheinbar unfruchtbare Steppe da. Daß dies früher anders war, bezeugen die zahlreichen Tells, Erhhügel, die nach jetzt unbestrittener Ansicht die Überreste früherer Städte sind. Sie folgen in besonders breitem Band den beiden Euphratnebenflüssen Nahr el belich und Chabur, und finden sich dann zwischen Nisibis, einem Punkte der Bagdadbahn etwa 75 km südöstlich von Mardin, und dem Sindschargebirge; an dessen Nordfuße werden sie durch einen mehrere Stunden breiten salz- und gipshaltigen Landstreifen unterbrochen. Südlich des Gebirges erscheinen sie dann wieder und folgen hier besonders den zahlreichen, fächerartig von Norden nach Süden gehenden Flüssen des Tharthar-systems. Die große Zahl der Tells gibt einen Begriff von der früheren Produktivität des Landes und läßt die alten Berichte hierüber als nicht übertrieben erscheinen, sie erweckt aber auch die Hoffnung, daß im Gefolge der neuen Erschließung des Landes durch die Bagdadbahn wieder ein hoher Wohlstand einziehen werde.

Während nun in diesem Gebiet der Boden nur der Bearbeitung harrt, um seine Schätze zu geben, wird in dem größten Teil des südlich von jener Linie Kerkuk-Tekrit-Hit liegenden Landes ein allgemeines Wiederaufleben der alten Bodenergibigkeit nur nach Wiedereinrichtung von Bewässerungsanlagen durchzuführen sein. Die Sonnenbestrahlung ist zu stark, als daß das Getreide ohne künstliche Wasserzufuhr gedeihen könnte. Für solche Anlagen kommt das Euphrat- und Tigrisgebiet in Betracht, das zwischen dem 44. und 45. Längengrad und dem 32.—34. Breitengrad eingeschlossen liegt. Die Pläne für diese Anlagen haben in besonderem Maße die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erregt, einmal wegen der Bedeutung des Mannes, der sie entworfen und bekannt gemacht hat, nämlich des englischen Wasseringenieurs Sir William Willcocks, sodann wegen der Geschichte dieser Landstriche, in denen die Erzählungen der arabischen Märchen aus Tausend und einer Nacht spielen, und wegen ihrer politischen Bedeutung. Über die Größe der dort zur Verfügung stehenden Landstriche haben eine Zeitlang abenteuerliche Ansichten Verbreitung gefunden, die dann sogar zur Unterlage für eine Ertragsberechnung gemacht worden sind[1]). Springer[2]) hatte von einer Fläche von 24 Millionen ha gesprochen, die der „Sawad", eben jenes Euprat- und Tigrisgebiet, von dem hier die Rede ist, enthalten sollte. Diese unrichtige Angabe wurde von H. Wagner auf ihr wirkliches Maß zurückgeführt.

[1]) Zu vergl. H. Wagner „Ueber die Anbaumöglichkeit . . ." Seite 294.
[2]) Mesopotamien, das reichste Land.

Nach Wagner kann nämlich die einer Bewässerung zugängliche Bodenfläche auf höchstens 2—2,5 Millionen ha berechnet werden, mehr habe sie nie betragen. Daß Wagner die Zahl nicht zu gering anschlägt, ergibt sich aus den Berechnungen Willcocks, die zu einer Gesamtmenge von im ganzen 2 800000 acres gleich etwa 1 133000 ha kommen, die bewässert werden könne. Von Interesse ist dabei der vorläufige Kostenüberschlag, den Willcocks macht und der deshalb hier angeführt werden mag, da er zugleich einen Begriff von der Größe der alten Bewässerungsanlagen zu geben imstande ist, die von den früheren Bewohnern des Zweistromlandes erbaut worden sind.

Nach Willcocks[1]) liegt das zur Bewässerung besonders geeignete Land zu beiden Seiten der oberen Hälfte des Narwankanals (bis zu 250 km von dessen Abzweigung vom Tigris. — Im Narwankanal sieht Willcocks die frühere Hauptbewässerungsader des Landes, die den größten Teil des Inhalts des Tigris aufzunehmen imstande gewesen sei. —) Dieses Land betrage im ganzen etwa 1 280 000 acres. Die Kosten der Bewässerungsbauten seien dann zu berechnen für einen Hauptkanal von 200 km mal 500 qm

an Erdarbeiten auf .	Lst.	2 000 000
an Maurerarbeit . .	„	1 000 000
für Wehre am Tigris	„	600 000
für Nebenkanäle . .	„	3 840 000
für Unvorhergesehenes	„	560 000
zusammen also auf	Lst.	8 000 000

oder für 1 acre auf Lst. 7.

Das Land, dessen Wert auf etwa 38 000 000 Lst. zu schätzen sein werde, könne einen Jahresertrag von etwa 3 840 000 Lst. bei Lst. 3 auf 1 acre erbringen. Setze man etwa die Hälfte des Jahresertrages für Unterhaltungsarbeiten ab, so verbleibe eine Summe von 2 000 000 Lst. als Reinertrag, sodaß eine Verzinsung der aufgewandten Geldmittel mit 25 Prozent zu erwarten sei. Nicht ganz so aussichtsreich, wenn auch noch rentabel, erscheint Willcocks die Bewässerung, Entwässerung und Melioration weiterer Flächen Unterchaldäas, und zwar des Landes, das sich zwischen den auf etwa 150 km Länge in 50 km Entfernung parallel fließenden Strömen befinde, das daher roh auf 1 500 000 acres anzuschlagen sei. Dies Gebiet werde unter Zugrundelegung ägyptischer Verhältnisse bei Rechnung nur des halben Wertes nach Durchführung der

[1]) The Restoration . . . .

Arbeiten 22 000 000 Lst. wert sein, sodaß, da die Kosten der Arbeiten auf 13 000 000 Lst. zu berechnen seien, ein Wertüberschuß von 9 000 000 Lst. herauskommen werde. Diese Berechnungen hatte Willcocks auf Grund von Unterlagen angestellt, die er aus amtlichen indischen Quellen erhalten hatte. Er ist darnach von der türkischen Regierung mit der Aufstellung endgültiger Pläne beauftragt worden, gleichzeitig aber auch mit der Ausführung von Teilarbeiten, nämlich dem Bau eines großen Dammes bei Hindije am Euphrat in der Nähe von Kerbela. Er hat dann sein Projekt ausgearbeitet, die Ausführung der Arbeiten deren Kosten auf 380 Millionen einschließlich der von den Grundeigentümern selbst zu tragenden Kosten veranschlagt wurden, wurde auch von der Regierung ausgeschrieben, und die englische Firma John Jackson Ltd. hatte den Bau schon erstanden, der von ihr angeblich im Frühjahr 1912 mit 3—4000 Arbeitern in Angriff genommen und in 8 Jahren zu Ende geführt werden sollte. Es kam aber zu Schwierigkeiten zwischen der Regierung und den Unternehmern, und das Ergebnis war schließlich, daß der ganze Plan liegen blieb. Willcocks selbst war in Meinungsverschiedenheiten mit dem Wali von Bagdad geraten, er war auch etwas autokratisch aufgetreten, so daß die türkische Regierung ihn z. B. im Juli 1910 darauf aufmerksam machen mußte, er habe die in Europa bestellten Materialien nicht an seine eigene Adresse, sondern an die der türkischen Regierung in Bagdad senden zu lassen.[1]) Auch fehlte es nicht an Angriffen[2]) gegen seine Tätigkeit, deren Berechtigung vielleicht auch aus dem Umstande hergeleitet werden könnte, daß wirklich von dem hochgehenden Euphrat der Damm von Hindije fortgerissen worden ist. Die heutige Lage ist jedenfalls die, daß der Versuch der Türkei, dort in Mesopotamien schon jetzt die alte Kultur zu neuem Leben zu erwecken, gescheitert ist, nicht ohne daß erhebliche Geldsummen dabei aufgewendet wurden und verloren gingen; in der Mitte 1910 wurden z. B. an Willcocks nach dort 180 000 t. Pf. gesandt (Osm. Lloyd vom 4. August 1912) und nach einer Rede des Abgeordneten Hakki Bej in der Sitzung der Kammer vom 29. Juli 1912 hatte die Türkei für den Damm von Hindije schon 280 000 t Pf. aufgewendet (nach dem Sabah).

Welcher Zeit die Wiedererweckung des Landes dahee vorbehalten sein wird, läßt sich jetzt noch nicht sagen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß nach Fertigstellung der Eisenbahn bis Bagdad ein allmählicher Aus-

[1]) Osman. Lloyd vom 15. Juli 1910.

[2]) Die Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit seiner Bewässerungspläne wurden nach der Denkschrift des Reichskolonialamtes „Die Baumwollfrage", S. 53, von anderen Fachleuten stark angezweifelt. Die zu erwartende Erntemenge schätzte Willcocks nach Jaeckh, S. 122, auf 1 Million t Weizen und 1 Million dz Baumwolle.

bau der Bewässerungsanlagen entsprechend der allmählichen Bevölkerungszunahme vorgenommen werden wird.

Man hat gerade im Hinblick mit auf die ungeheuren Änderungen, die mit dem wirtschaftlichen Leben Mesopotamiens in geschichtlicher Zeit vor sich gegangen sind und zu seinem Niedergang geführt haben, die Theorie aufgestellt, diese Umwandlung sei die Folge einer Klimaveränderung, daher naturgesetzlich und unvermeidlich. Träfe sie zu, so müßte die Ausführung jener Bewässerungspläne als vergebliche Mühe erscheinen. Sie sind trotzdem entworfen worden; die Theorie ist also nicht unbestritten.

Die theoretisch wie praktisch gleich wichtige Frage, ob überhaupt in geschichtlicher Zeit Klimaschwankungen in dem Sinne stattgefunden haben, daß die Erde ganz allgemein in fortschreitender Austrocknung begriffen sei, ist bis jetzt weder nach der einen noch nach der anderen Seite hin entscheidend beantwortet worden: die Stimmen derer, die sie bejahen, sind nicht gewichtiger als die ihrer Gegner. Einen Überblick über den Stand der Meinungen gibt Brückner „Klimaschwankungen seit 1700" Wien-Olmütz 1890, Seite 10 35. Er läßt die Frage ebenso wie Hann (Handbuch der Klimatologie 3. Auflage, Wien 1908, Band I Seite 351) offen. Nach einer Anmerkung von Adolf Wagner[1]) hat sich dessen Bruder Hermann Wagner in Beziehung auf Mesopotamien ausgesprochen, daß dort in geschichtlicher Zeit eine Austrocknung stattgefunden habe, die ihren Grund in vom Menschen unbeeinflußbaren Umständen habe. Demgegenüber betont aber ein anderer Geograph, Johannes Rein,[2]) solche unbeeinflußbaren Klimaänderungen seien nicht erfolgt, der Grund für die unbestreitbare Verödung der Gefilde Mesopotamiens (und auch weiter Landschaften zwischen Siwas und Kaisarie in Kleinasien) liege darin, daß die Menschen es verlernt hätten, die von den vorhergehenden Geschlechtern errichteten Bewässerungs- und anderen Kulturanlagen in Stand zu halten und etwa auftretenden Anforderungen entsprechend weiter auszubauen. In dem Augenblick, wo des Menschen Hand und Geist die Anlagen wieder herstelle, müßte sich nach Rein auch die frühere Schöpferkraft der Natur dort zeigen und ein reiches Pflanzenleben an die Stelle der jetzigen Öde und Leere setzen.

Für diese Ansicht spricht, daß in den alten Bewässerungsgebieten von Mesopotamien keineswegs jeder Ackerbau erstorben ist, er gedeiht

[1]) Agrar- und Industriestaat, Seite 154.

[2]) In Scobels Geographischem Handbuch Band II, Seite 37/38 und 141.

vielmehr sehr gut, sobald für die nötige Wasserzufuhr gesorgt wird. Sodann berichten uns Reisende, daß sie in den Steppengebieten nördlich der Linie Kerkuk-Tekrit-Hit, die so unfruchtbar aussehen und deshalb die pessimistische Theorie zu bestätigen geeignet erschienen, manchmal auf kleine Felder mit Gerste gestoßen waren, von denen sich dann herausstellte, daß Beduinen sie besät hatten, nachdem der Boden vorher mit der Lanzenspitze etwas aufgeritzt worden war.[1])

Eine andere Frage ist es aber, ob das Wasser der Ströme jetzt ausreichen wird, um dieselbe Fläche Landes zu bewässern wie in früherer Zeit, da die inzwischen geschehene Entwaldung der Gebirge ein schnelles Abströmen der niedergehenden Regenmassen bewirkt, sodaß es nicht zu einer gleichmäßigen Verteilung der Wassermengen auf eine längere Zeit kommt. Hier ist auch Rein bedenklich. Eine Abhilfe ließe sich aber dagegen durch eine planmäßige Wiederaufforstung langsam schaffen, dann müßte jedoch das Beweiden der Berghänge durch Schafe und Ziegen verboten werden, das jetzt bei der Nomadenbevölkerung durchaus üblich ist.

Syrien nebst Palästina, das Tafelland zwischen Kleinasien, Arabien, Mittelmeer und Euphrat, hat den Charakter eines Übergangslandes. In seinem nördlichen an den Euphrat angrenzenden Teil – Zentrum Aleppo — ähnelt es sehr dem assyrischen Hochlande. Hier haben sich Reste der alten Baumwollkultur erhalten, die jetzt wieder einen großen Aufschwung zu nehmen im Begriffe steht. Diesem Gebiete wird von der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet; es ist für die Bagdadbahn deshalb von großer Bedeutung, weil von ihm aus die wirtschaftliche Erschließung, ja überhaupt die Besiedlung des assyrischen Hochlandes vor sich gehen wird.

Durch ganz Syrien erstreckt sich vom See von Antiochia an über das Jordantal und das Tote Meer bis zum Golf von Akaba ans Rote Meer, jene tiefe Senkung, die dem nördlichen Syrien mit Libanon und Antilibanon den Namen Koilesyrien gegeben hat. Östlich der Senkung geht das Land allmählich in die arabische Wüste über.

Für Syrien galt lange Zeit die Annahme, es sei nur durch Bewässerungsanlagen in der früheren Zeit in den Stand gesetzt worden, die reichen Erträge hervorzubringen, von denen berichtet wird und die die zahlreichen Überreste menschlicher Wohnstätten in weiten, jetzt verlassenen Teilen des Landes beweisen. Diese Annahme ist jetzt

[1]) Rohrbach, Im vorderen Asien, Seite 111.

durch eine fachmännische Untersuchung von H. Auhagen[1]) widerlegt worden. Aus ihr ergibt sich, daß in Syrien wie in früherer Zeit so auch jetzt der Anbau landwirtschaftlicher Früchte in besonderer dem Landescharakter angepaßter Form geschieht, der Boden aber nicht der Bewässerung bedarf. Bei richtiger Behandlung behält er nämlich genug Feuchtigkeit bis in die heißeste Jahreszeit und bis kurz vor Beginn der Regenzeit, die im Oktober einsetzt. Durch entsprechendes Lockern der Oberfläche des Bodens muß nur verhindert werden, daß die Feuchtigkeit vom Grundwasser mit Hilfe der Bodenkapillarität bis an die der Sonnenbestrahlung ausgesetzte erhitzte Bodenoberfläche steigt. Die Eingeborenen haben Kenntnis von diesem Umstande, sie erreichen auch ohne besondere Bewässerung, daß sie noch im September Wassermelonen auf den Markt bringen können. Die Saat wird so gebettet, daß sie auf der festen und infolgedessen von unten immer feucht gehaltenen Erde mit den Wurzeln aufliegt, während eine darüber liegende gelockerte Schicht von 15—20 cm die Hitze abhält. Die Bodenprodukte zeigen eine große Mannigfaltigkeit. Das Klima ist dem Bau von Weizen und Gerste besonders günstig, daneben gedeihen Mais, Linsen, Hanf, Kümmel, Sesam, Hirse, Wicken. Auch die Baumwolle, abgesehen von Nordsyrien, kommt an einzelnen Stellen vor. Ihr Anbau hatte schon einmal in den sechziger Jahren in Palästina eine gewisse Bedeutung erlangt, ohne daß er sich jedoch weiter entwickelt hatte. In der neueren Zeit hat man bei der steigenden Baumwollnot ihr wieder mehr Aufmerksamkeit gewidmet. Es scheint aber dabei an der nötigen Sorgfalt gefehlt zu haben, sodaß eine wenn auch wohl nur zeitweise Entmutigung eingetreten ist. So betrug die Ernte in der Jordan- und Jesreelebene in Kantar zu 49,9 kg

1909	1910	1911
1220	1567	1111

und in der Küstenebene von Haifa und Akko in denselben Jahren

1205	1266	523[2])

Nach einer anderen Nachricht hat sich aber seitdem wieder eine Ausdehnung des Anbaues gezeigt, besonders zwischen Haifa und dem Jordantal. Auch das Großkapital hat seine Tätigkeit dort aufgenommen. Wenigstens soll die ägyptische Société agricole et industrielle d' Egypte im Dezember 1911 in der Ebene von Akko eine Fläche von 60 000

[1]) Beiträge Seite 53 ff, Seite 80 f. Über die Frage der syrischen Landwirtschaft gibt gleichfalls ausführliche Auskunft Warburg a. a. O. S. 14.

[2]) Beiheft 3 zum Tropenpflanzer für 1913.

Dönüm gepachtet haben, auf der sie unter anderem auch Baumwolle ziehen wolle.[1])

Hedschas, Asfir und Jemen, die drei Provinzen des türkischen Arabiens, die sich im gebirgigen Südwesten der Halbinsel hinziehen, gestatten den Ackerbau ohne künstliche Bewässerung nur an den Abhängen nach dem roten Meer. An der anderen Seite des Randgebirges muß die Bewässerung eintreten. Zum Anbau kommen außer Kaffee Baumwolle und an Getreidearten besonders Weizen und Mais. Diese arabischen Gebiete werden für die Weltwirtschaft wohl kaum die Bedeutung erlangen können, die den übrigen Teilen der asiatischen Türkei zuzusprechen ist; ihr Wert für die Türkei liegt besonders in den heiligen Städten Mekka und Medina.

Zu der Fruchtbarkeit weiter Teile der asiatischen Türkei kommt ihr Reichtum an Mineralien. Es sind eine große Anzahl von Fundstätten bekannt und viele Bergbaukonzessionen erteilt worden, aber bis jetzt steht die bergbauliche Tätigkeit noch auf einer verhältnismäßig niedrigen Stufe. Einzelne Lager werden schon von altersher ausgebeutet, so z. B. die Silberbergwerke von Bulgar Maden im Taurus oder die reichen Kupferstätten von Argana Maden oberhalb Diarbekirs. Von Bedeutung versprechen auch die Petroleumquellen zu werden, die besonders im mittleren Tigristal vorkommen. Asphalt findet sich am Euphrat, Kohlen liegen bei Herakles (an der Bagdadbahn), bei Smyrna.[2]) Die Aufmerksamkeit ist auf die Naturschätze des Landes besonders in letzter Zeit gelenkt worden, da sich eine amerikanische Kapitalistengruppe unter besonderer Unterstützung durch die amerikanische Botschaft — wenn anders man Zeitungsmeldungen Glauben schenken will — um eine Konzession für eine große Eisenbahn beworben hat, und dabei, wenn man so sagen darf, scheinbar rücksichtslos über alle schon bestehenden Eisenbahnnetze und die von ihnen drohenden Wettbewerbsmöglichkeiten hinwegsieht. Es handelt sich um das sogenannte Chesterprojekt.[3]) Die Kammer hatte im Jahre 1910 den Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, mit Gesellschaften oder Einzelunternehmern über den Bau von Eisenbahnen in Ostanatolien, über die schon oben gesprochen wurde, zu verhandeln. Dabei hatte sich dann um die Linien Charput—Diarbekir—Bitlis, Charput—Jumurtalik (am Mittelmeer) und Diarbekir—Mosul—Kerkuk—Süleimanie ein Herr Chester als Vertreter einer American

[1]) Österreichische Monatsschrift für den Orient 1912, S. 16.

[2]) Statesman's Yearbook 1912 S. 1292.

[3]) Osman. Lloyd vom 11. II., 3. III, 15. III., 29. V., 31. V., 2. VI., 7. VI., 21. VI., 20. IX. 1910; 19. III., 23. IV., 15. V., 27. V., 21. XI 1911. Österr. Monatsschrift f. d. O. 1912, S. 14, 112.

Ottoman Development Company besonders beworben, der eine starke Finanzgruppe hinter sich haben sollte. Ueber die Einzelheiten der Verhandlungen ist nichts authentisches zu erfahren, sie sind offenbar noch nicht zu einem endgültigen Abschluß gekommen. Die vorläufigen Abmachungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft wurden im Jahre 1911 von einer Kommission der Kammer durchgeprüft, die Kammer selbst trat im November 1911 in die Beratung über die Verleihung einer Konzession ein, sie entschied sich dann aber dafür, das ganze Projekt noch einmal an den Ministerrat zurückzugeben. Nach einer Nachricht des Sabah vom 23. März 1912 hat dieser es dann abgelehnt. Es heißt aber, die amerikanische Gruppe habe ihre Bemühungen um Erlangung der Konzession noch nicht eingestellt. Die am meisten umstrittenen Bedingungen waren die Abmachungen über die der Gesellschaft zu verleihenden Bergbaugerechtsame. Aus dem ganzen Verlauf der Dinge, aus der Art des Projektes gewinnt es den Anschein, als ob die Amerikaner sich nicht bloß deshalb so hartnäckig für das Projekt einsetzen, weil es ihnen Gelegenheit zur Kapitalsanlage bieten soll, sondern als ob ihnen die Erlangung der Bergrechte — sie fordern das Recht zum Schürfen in den Landstrichen neben der Eisenbahn — die Hauptsache ist. Von türkischen Zeitungen wie dem Jeune Turc, dem Sabah, dem Ikdam, der Jeni Gasetta wurde offen darauf hingewiesen, den Amerikanern liege nur an den Kupfer- und Petroleumschätzen des Landes, ihre beabsichtigte Unternehmung trage rein spekulativen Charakter, und in den europäischen Zeitungen tauchte bald das Gerücht auf, der Petroleumtrust stehe hinter dem ganzen Unternehmen. Wie weit diese Vermutung auf Wahrheit beruht, läßt sich nicht sagen, sie hat aber viel Wahrscheinlichkeit für sich. Als weniger wahrscheinlich muß freilich eine andere Vermutung, die von Zeit zu Zeit mehr als Befürchtung geäußert wird, gelten, daß nämlich die Petroleumquellen bei Kerkuk östlich vom Tigris schon von der Standard Oil Co. für sich belegt worden seien. Wie von vielen Seiten angenommen wird, haben die dortigen Erdölquellen eine große Zukunft, sie werden oft an Bedeutung mit denen von Baku verglichen.

Die Aussichten für die Rentabilität der Eisenbahnen in der asiatischen Türkei müßten hervorragend sein, wenn diese nur von der Art des Landes und seiner Naturschätze abhinge. Es fehlen aber dem glänzenden Bilde, das sich bisher bot, die starken Schattenseiten nicht. Die Schattenseiten sind so zahlreich, daß sie oft das ganze Bild zu verdunkeln drohen.

Nach einer im Osmanischen Lloyd vom 30. 11. 1911 besprochenen Statistik des türkischen Ministeriums für Forsten, Bergwerkswesen und Ackerbau betrug die bebaute Bodenfläche in der asiatischen Türkei nur 2,78 Prozent der Gesamtbodenfläche, sie erhob sich nur in den Bezirken Karassi (mit 12,13 Prozent), Trapezunt (mit 11,77 Prozent), Adana (mit 11,67 Prozent) und Aidin (mit 10,53 Prozent) über ein Zehntel der gesamten Bodenfläche, und blieb in allen übrigen darunter. So betrug sie z. B. im Bezirk Konia nur 6,91 Prozent (und dabei hat die Strecke Eskischehir—Konia im Jahre 1912 schon ohne die ausbedungene Regierungsgarantie auskommen können). Diese mangelnde Bebauung des Landes hat verschiedene Gründe, sie liegt an der geringen Bevölkerungsdichte, der oft fehlenden Sicherheit, der schlechten Verwaltung und besonders an der mangelnden Absatzgelegenheit.

An Einwohnern kamen auf die englische Quadratmeile und das Quadratkilometer nach Statesman's Yearbook 1910 in den Provinzen bezw. Regierungsbezirken

	sqm	qkm
Ismid	71	27,4
Brussa	64	24,7
Biga	51	19,7
Smyrna . . .	64	24,7
Kastamuni . .	49	18,9
Angora . . .	34	13,1
Konia	27	10,4
Adana	27	10,4
Siwas	44	16,9
Trapezunt . . .	76	29,3

Für Armenien und Kurdistan ergibt sich eine Dichte von 13,1 Menschen auf das Quadratkilometer, in Mesopotamien eine von 3,5! Diese Zahlen müssen bedenklich stimmen. Denn die Bevölkerung wird erst allmählich steigen. Dieses Steigen ist aber andererseits als ziemlich sicher anzunehmen. Dabei wird die Türkei im wesentlichen auf ihre eigenen Untertanen angewiesen sein, nur aus den früher türkischen Gebieten Europas wird ein starker Zuzug einsetzen, wie er das schon seit langem tut. Der muhammedanische Einwanderer, der „Muhadschir", ist eine typische Erscheinung in manchen Gegenden geworden, auf den die türkische Regierung bei ihren Agrarplänen sehr rechnet. Aber nichtmuhammedanische Einwanderer sieht sie nicht gern. Sie befürchtet nicht mit Unrecht, mit ihrem Erscheinen auch die Ansprüche der betreffenden ausländischen Macht, um deren Untertanen es sich handelt, wachsen zu sehen. Deshalb hat auch der Plan, den deutsche Kreise hegten, nicht zur Ausführung gelangen können, der dahin ging, in Kleinasien oder Mesopotamien deutsche Ansiedler anzusetzen, die dem Land seine alte Kultur wiedergeben sollten. Dieser Plan rechnete nicht mit den Landesverhältnissen, mit der dortigen Unsicherheit und den Gefühlen

der dortigen Bevölkerung; eine deutsche Regierung hätte nie die Zustimmung zu einem solchen Experiment geben können, sie hätte den Versuch sogar verhindern müssen. So lange die türkische Regierung selbst nicht einverstanden war, konnte an eine Ansiedlung überhaupt nicht gedacht werden. Diese hat ihre schon erwähnte Abneigung gegen eine solche aber verschiedene Male gezeigt, so bei dem Plane des Sir Casalet, der russische Juden längs der von ihm geplanten Bahn ansetzen wollte, oder bei dem Willcocks'schen Vorschlage, die mesopotamische Ebene durch indische muhammedanische Ansiedler zu bebauen.

Das einheimische Bauernelement, auf das allein also die Regierung rechnen kann und von dessen Tätigkeit die Ergebnisse der ganzen Landeswirtschaft und damit die der Eisenbahnen abhängen werden, da der Ackerbau die Hauptbeschäftigung der Bevölkerung ausmacht, ist ein gutes. Dieses Urteil wird jetzt wohl ziemlich uneingeschränkt abgegeben. Besonders rühmend spricht sich ein früherer Kulturinspektor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft[1]) über den Bauern der von jener Bahn durchzogenen Landschaften aus. Ebenso äußert sich P. Auhagen[2]) günstig über den syrischen Bauer. Wenn es früher hieß, der Bauer arbeite möglichst wenig, so hatte das guten Grund: es fehlte ihm an Absatzgelegenheiten. Wie Arslanian[3]) schildert, vergrub der Bauer in der Nähe von Angora vor Eröffnung der Bahn einen Überschuß an Korn einfach in Erdlöchern, da es ebensogut wie wertlos war; sobald er aber durch die Bahnbauten in die Nähe von Märkten kam, steigerte er seinen Eifer. Er wußte also die Vorteile, die ihm eine große Produktion geben würde, wohl zu erkennen, und er handelte demgemäß. Das werden die später folgenden Ausführungen über die Güterbewegung auf der Anatolischen Eisenbahn zeigen.

Daß der Bauer sehr konservativ ist, kann ihm nicht allzu sehr zum Vorwurf gemacht werden, wenn auch infolgedessen manche Verbesserungen nur langsam bei ihm Fuß fassen. Solcher Verbesserungen bedarf es aber in der dortigen Landwirtschaft sehr. Die Ackerbaumethoden sind meistens noch primitiv; derselbe Dreschschlitten, der vor Jahrtausenden dort benutzt wurde, ist auch jetzt noch nicht verschwunden, ein richtiges Pflügen war auch nicht möglich, solange der Bauer sein Gerät behielt, für das man den Namen Pflug eigentlich nicht verwenden kann, da es mehr ein einfacher Haken ist. Die Folge dieses unzureichenden Ackergerätes ist es, daß die Ernten so sehr von der Witterung abhängig sind und so oft Mißernten werden, weil es zu trocken gewesen sein

[1]) Herrmann a. a. O.
[2]) Auhagen a. a. O.
[3]) Arslanian a. a. O. S. 10.

sollte. In Wahrheit liegt der Mißerfolg dann oft nur daran, daß die Pflanzen mit ihren Wurzeln nicht tief genug hinabreichen konnten, da der Boden zu hart und fest geblieben war. So fand der Kulturinspektor Scheiblich[1]) auf einem Felde, das wegen der Trockenheit vollständig verdorrt war, in einer Tiefe von 40 cm den Lehmboden so feucht, daß er ihn mit der Hand kneten konnte. Viel Hilfe kann gegen die Dürre natürlich die Feldbewässerung bringen, und der Bauer zögert auch nicht, sie anzuwenden. Herrmann[2]) gibt dafür einige Beispiele. So haben an der Anatolischen Eisenbahn die Bauern zwischen den Stationen Biledschick und Lefke durch den Karasu, zwischen Eskischehir und Aghabunar durch den Pursak Tausende von Dönüms in gutes Land verwandelt. Als die Jahre 1893 und 1894 eine besondere Trockenheit brachten, da gruben Bauern einen acht Kilometer langen Damm bei Alpuköj am Pursak und bewässerten so rund 3000 Dönüms (= 275 ha). Diese von den Bauern selbst in die Hand genommenen Arbeiten zeugen von Tätigkeitsdrang und Befähigung für einen mehr den modernen Anforderungen entsprechenden Wirtschaftsbetrieb.

Infolge der geringen Zahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte ist die Notwendigkeit der Verwendung von Arbeit sparenden Maschinen in der Landwirtschaft eine besonders große. Dies ist von der Regierung und z. B. der Anatolischen Eisenbahngesellschaft immer wieder betont worden, und beide haben darauf eingewirkt, die Verwendung von Maschinen zu befördern. Die Regierung hat verhältnismäßig beträchtliche Mittel für den gleichen Zweck flüssig gemacht. Es bestand die Absicht, für 1911 z. B. für 100 000 türkische Pfund Maschinen anzukaufen und unter die Bevölkerung zu verteilen. Dieser Politik entspricht es, daß die Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen — ebenso wie die künstlichen Düngers — zollfrei geschieht. Das gleiche Ziel erstrebten die Anatolische Eisenbahngesellschaft und die Bagdadbahn, gesellschaft, wenn sie, wie oben S. 34 erwähnt, eine Filiale der Anatolischen Industrie- und Handelsgesellschaft in Konia errichteten.

Um die anatolische Landwirtschaft zielbewußt fördern zu können hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft einen besonderen Kulturdienst eingerichtet, sie hat mit ihm gute Erfolge erzielt. Es sei z. B. nur erwähnt, daß 1899 an 350 Pflüge schon an die Bauern zum Selbstkostenpreis abgegeben und von diesen in Benutzung genommen worden sind (zu vergl. Kulturbericht).

Erleichtert werden die Bestrebungen, die auf eine Hebung der Landwirtschaft abzielen, durch die Ansiedlung der Muhadschirs, die

[1]) Kulturbericht der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.
[2]) Herrmann a. a. O. S. 133 ff.

im allgemeinen schon aus Gegenden mit höher entwickelter Landwirtschaft stammen, wo sie den Gebrauch der Maschinen selbst schon gesehen hatten. Sie können deshalb in Vielem für die einheimische Bevölkerung vorbildlich wirken. Ihre Zahl wird voraussichtlich infolge der durch den Balkankrieg verursachten weiteren großen Landverluste noch erheblich wachsen, und so wird der türkischen Regierung die Möglichkeit gegeben sein, einen Teil der Verluste, die der Krieg gebracht hat, durch die Hebung des ihr gebliebenen Besitzes auszugleichen.

Über die wirtschaftliche Lage weiter bäuerlicher Kreise wird noch sehr geklagt, sie leiden besonders an Geldmangel und fallen deshalb häufig Wucherern in die Hände. Dies wird besonders aus den Baumwollgebieten Smyrna und Adana berichtet. Die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft hatte deshalb in ihr Programm der Förderung des Baumwollenbaues auch folgerichtig die Gewährung von Vorschüssen an die Bauern aufgenommen. Über die von ihr ausgeliehenen Summen gibt es leider nur in der Bilanz vom 30. Juni 1907 eine Zahl, in den anderen Jahresbilanzen ist die Zahl der ausgeliehenen Summen mit der der sonstigen Schuldner zusammengezogen. Am 30. Juni 1907 betrug die Summe der Vorschüsse 158 389,85 M. bei einer Bilanzschlußsumme von 520 160,35 M. Hieraus ergibt sich, in wie starkem Maße die Bauern von der Möglichkeit, einen billigen Kredit zu erlangen, Gebrauch machten. Von der Bevölkerung des Wilajets Smyrna berichtet der Osmanische Lloyd noch unter dem 14. März 1913, die Verschuldung nehme immer mehr zu. Die Regierung hat dies Übel und seine Gefahren seit längerer Zeit erkannt und versucht, die Frage des Agrarkredites in befriedigender Weise zu lösen. Es soll dies durch die Landwirtschaftsbank[1]) geschehen, die auf Grund eines Gesetzes vom 9. Silhidsche 1305/15/28. August 1898 als Ersatz der früheren caisses d'utilité publique gegründet wurde. Die Bank besaß 1911 ein Kapital von nom. 10,5 Millionen türkischer Pfund, sie verfügte aber in Wahrheit nur über etwa 6 Millionen, da der Rest als Vorschuß an die Regierung gegeben worden ist. Sie hat seinerzeit auch der Ablösung von Wucherschulden gedient[1]); im Jahre 1326/1911 verlieh sie über 1 000 000 t. Pf. Die Verleihung erfolgt gegen Grundpfand auf 1—10 Jahre unter Verzinsung und Tilgung oder gegen Bürgschaft auf ¼—1 Jahr. In den letzten 22 Jahren sollen die Grundstücke von 15 525 Darlehnsnehmern zur Versteigerung gekommen sein, was etwa 6 Prozent sämtlicher Darlehnsnehmer bedeutet. Diese Summe ist verhältnismäßig hoch, sie zeigt auch, in welch schwacher Lage sich ein großer Teil der Bevölkerung befinden muß.[2]) Vom Reingewinn der Bank ist nach dem Gesetz nur ein Drittel an die allgemeine Staatskasse abzuführen, ein Drittel verstärkt das Kapital und eins steht zur Verfügung des Ministers für die Zwecke der Pflege der Landwirtschaft. An Einnahmen fließen der Bank auch noch ⅔ des sogenannten hisse i iane, des „Unterstützungsanteils", zu, d. h. des Zuschlages von 1½ Prozent zum ursprünglichen Zehnten. Diese zwei Drittel betrugen in den Jahren 1305 (1889/90) —1327 (1911/12) in t. Pf. (Rapports généraux de la Dette Publique.)

1305	4923,25	1313	17017,37	1321	29574,89
1306	14491,50	1314	19204,96	1322	34444,05
1307	12706,11	1315	16578,08	1323	42455,43
1308	16058,56	1316	30288,31	1324	38780,09
1309	17870,56	1317	20853,27	1325	46046,02
1310	19839,92	1318	29390,54	1326	50190,90
1311	14533,04	1319	38617,67	1327	64751,26
1312	20460,72	1320	30915,97		

Die Tätigkeit der Landwirtschaftsbank ist sehr segensreich geworden, sie erfreut sich des Vertrauens der Bevölkerung, die ihr auch ihre Ersparnisse anvertraut[1]). Aber die Geldmittel der Bank reichen doch wohl nicht aus. Dies ist unter anderem daraus zu schließen, daß sich eine ausländische Kapitalistengruppe bei der Regierung um die Konzession zur Errichtung einer Grundkreditbank bemühte, die sich ihre Mittel auf dem Wege der Herausgabe von Pfandbriefen verschaffen wollte. Das Gesellschaftskapital selbst war auf 2 Millionen t Pf. vorgesehen. Voraussetzung für die Durchführbarkeit des Geschäftsbetriebes war aber eine Änderung der herrschenden Gesetzgebung. Die Regierung war auf den Vorschlag der Kapitalisten eingegangen und hatte ihnen im Juli 1911 schon die Konzession erteilt, die Kammer lehnte es dann aber ab, über das 1912 eingebrachte Immobiliengesetz in Verhandlungen einzutreten, so daß die Gründung des Institutes unterblieb. Die Kammer soll ihre Haltung damit begründet haben, es sei zu befürchten, daß die Grundkreditbank allmählich das ganze Land auskaufen werde. Sie soll geneigt gewesen sein, dem nicht bestrittenen Kreditbedürfnis der Bevölkerung dadurch Befriedigung zu verschaffen, daß man der staatlichen Landwirtschaftsbank Gelegenheit zur Kapitalbeschaffung durch Pfandbriefausgabe gebe. Über die Ausführung dieser Anregung verlautet aber nichts. Das europäische Kapital wird wohl nicht entbehrt werden können. Es

[1]) Anm. 8 bei Young a. a. O. Bd. V. S. 342 f.
[2]) Osm. Ll. v. 29. 3. 1913.

[1]) Herrmann S. 44.

ist auch von Interesse, daß im Mai 1912 zwei französische Finanzmänner, der frühere Minister Caillaux und der Direktor des staatlichen Crédit Foncier Egyptien, Miriel, die Städte Syriens bereist haben, wobei sie sich besonders über die Grundkreditfragen unterrichtet hätten[1]).

Bei der Besprechung der Tätigkeit der Landwirtschaftsbank wurde erwähnt, daß zu ihren Aufgaben auch besonders die Gewährung kurzfristiger Darlehne gehört, die nach 3 Monaten bis zu einem Jahre zurückzuzahlen seien. Das Bedürfnis der ackerbautreibenden Bevölkerung nach solchem Betriebskredit ist um deswillen ein besonders starkes, weil sie zum großen Teil nicht auf eigenem Grund und Boden sitzt, sondern auf Pachtland. Seine Pacht bezahlt der Bauer in Naturalien, meistens einem Zehntel des Ertrages, doch wechselt dies Verhältnis je nach Ort und Herrn. Der Verpächter, der etwa Saatkorn oder Zugvieh geliefert hat, wird auch oft in einem Anteil an der Ernte befriedigt, der manchmal in der Gegend von Mossul auf 7/8 des Ganzen abzüglich Pacht und Zehnten steigen soll[2]). Die Lage der Bevölkerung ist oft eine so schlechte, daß, besonders nach einer schlechten Ernte, der ihr verbleibende Teil der Erträge nicht ausreicht, um außer dem zum Lebensunterhalt nötigen Brotkorn noch Saatgut zurückzubehalten. Infolgedessen ist die Regierung gezwungen, Saatkorn zu verteilen; die Anatolische Eisenbahngesellschaft muß dies auch oft tun. Vielfach entsteht der Mangel an Saatkorn auch infolge der vergrößerten Anbaufläche, deren Umfang in manchen Fällen von der Witterung abhängt, die zur Zeit der Bestellung herrscht. Zu den Abzügen, die dem Bauern von der Ernte gemacht werden, gehört besonders der staatliche Zehnte[3]), der jetzt in Wahrheit 12,5 Prozent beträgt. Die Form der Eintreibung dieser Steuer ist eine sehr unvollkommene. Der Ertrag wird an Kapitalisten verpachtet, nachdem für jeden Ort vorher die Ernte abgeschätzt worden ist. Der Erfolg dieses Systems ist natürlich der bekannte. Der Pächter, der oftmals von Konkurrenten in die Höhe getrieben wurde, sucht bei dem Geschäft möglichst viel zu verdienen und beutet die Bauern in rücksichtsloser Weise aus. Es kommt vor, daß er statt des Achtels, das ihm zusteht, manchmal die Hälfte nimmt. So ist es erklärlich, daß sich gegen diese primitive Steuererhebungsform schon viele Angriffe gerichtet haben; rein theoretisch macht man es ihr zum Vorwurf, daß bei der Berechnung der Ernte die dazu verbrauchte Saatkornmenge nicht abgezogen werde, daß ferner auch Düngepflanzen wie die Luzerne ihr unterliegen. All diesen Angriffen ließe sich aber auf der anderen Seite der Einwurf entgegen halten, daß das Land für eine feinere Steuerform zur Zeit noch nicht reif sei.

[1]) Österr. Monatsschrift d. d. Orient 1912, S. 113.

[2]) Osman, Lloyd 25. 1. 1910.

[3]) Im einzelnen unterrichtet hierüber Heidborn, Les Finances Ottomanes Wien-Leipzig 1912, S. 117 ff.

Die mannigfachen Hemmungen, denen die wirtschaftliche Betätigung in der Türkei unterworfen ist, könnten an sich die Weiterentwicklung des Landes verzögern, aber wohl nicht gänzlich unterbinden. Ein vollständiges Stocken alles tätigen Lebens muß aber eintreten, wenn die Regierung nicht einmal in der Lage ist, die Sicherheit des Eigentums, besonders des Grundeigentums und des Lebens zu gewährleisten. Diese vornehmste Aufgabe hat aber die türkische Regierung in manchen Gegenden zu verschiedenen Zeiten nicht erfüllen können. So kam es häufig vor, daß der Geldgeber, dem für ein gewährtes Darlehn ein Stück Land zu Pfand und Nutzung gegeben worden war, nach Abzahlung der geliehenen Summe dem Schuldner das Pfand nicht herausgab, oder daß Nomaden, etwa die Jürüken in der Provinz Smyrna oder Kurden in Ostanatolien, die Felder des Bauern aberntеten, ohne daß der Eigentümer gegen solche Willkürhandlungen bei der Verwaltung oder dem Gericht Schutz finden konnte. Die Furcht vor den Nomadenstämmen ist es besonders, die eine Ausdehnung des Ackerbaues in Assyrien verhindert. Hiergegen gibt es nur das eine Mittel, die Nomaden nach Möglichkeit seßhaft zu machen, wenn man sie nicht auf bestimmte Gebiete beschränken will.

Der Versuch einer solchen Ansiedelung von Nomaden ist seiner Zeit unter Sultan Abdul Hamid wie es heißt mit gutem Erfolg im Bagdadgebiet gemacht worden. Bei der Beurteilung der Schwierigkeiten eines solchen Versuches darf nicht unbeachtet bleiben, daß mancher der Ueberfälle, die sich die Nomaden zuschulden kommen lassen, nicht so sehr in räuberischen Trieben als in dem Mangel an Unterhalt seine Erklärung finden muß. Die Bevölkerung führt zum Teil so mehr aus dem Zwang der Verhältnisse heraus das Leben des Nomaden, und dieser Teil wird schnell die Tätigkeit des Bauern seinem bisherigen Leben vorziehen, sobald die Sicherheit im Lande hergestellt ist. Diese Ansicht wird von den Korrespondenten des Osmanischen Lloyds in Mossul und Bagdad in ihren Berichten der letzten Jahre vertreten.

Das Bild, das sich dem Unternehmer in der Türkei bot, war nach allem nicht derart, daß er ohne weiteres erwarten konnte, für das von ihm beim Bau von Eisenbahnen aufzuwendende Kapital von Anfang an eine befriedigende Rente zu finden. Die Verhältnisse waren und sind in mancher Beziehung unsicher. Er mußte sich daher nach einer Möglichkeit umsehen, die Eisenbahnen ohne zu große Gefahr für das angelegte Kapital zu bauen. Die Aussicht allein, daß in *späterer* Zeit die Bahnen ein gutes Ergebnis aufweisen würden, da das Land voller Hilfsmittel und entwicklungsfähig sei, half nicht über die schweren Anfangsjahre hinweg. Bei dem großen Interesse, das der türkische *Staat* an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes hatte, lag es nahe, von ihm eine Sicherheit für die notwendige Verzinsung der Anlagen zu verlangen. Gewann man auf diese Weise den Staat zur Mitwirkung am Bau von Eisenbahnen, so konnte erwartet werden, daß er seiner Pflicht, für die Ordnung und Sicherheit im Lande zu sorgen, um so eher nachkommen werde, als ja für ihn nun nicht mehr nur die mittelbaren Interessen der allgemeinen Landeskultur, sondern die unmittelbaren Interessen seiner eigenen Finanzwirtschaft in Frage standen. So kam es zu dem bekannten System der *Kilometergarantieen*. Der Staat versprach, eine gewisse Betriebsroheinnahme zu gewährleisten. Der Umfang dieser Gewährleistung, der nach den Roheinnahmen für ein Kilometer angegeben wird, mußte naturgemäß in sachlicher Hinsicht von der voraussichtlichen Höhe der Durchschnittsbaukosten für das Kilometer Bahnstrecke abhängen. Das System der Kilometergarantie ist von vielen Seiten angegriffen worden. Daß es eine in der Natur der Dinge begründete Notwendigkeit war, folgt allein schon daraus, daß alle wirklich etwas umfangreicheren Bahnlinien eine solche erhalten haben. Nur die kleinen Linien Mudania—Brussa, Jaffa—Jerusalem, Tarsus—Mersina—Adana wurden von Anfang an ohne solche betrieben, sowie die Strecken Beirut—Damaskus—M'serib. Aus der weiteren Darstellung wird aber ersichtlich sein, daß diese ohne Garantie arbeitenden Linien mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, die sie zum Teil jetzt noch nicht überwunden haben. Auch das große System der englischen Smyrna—Aidin Railway Co. hat in seiner ersten Zeit Anspruch auf eine Garantie gehab't.

Die Belastung der türkischen Staatsfinanzen durch die Garantieverpflichtungen ist zu Zeiten nicht unerheblich gewesen. Rechnerisch betrachtet, hat es sich aber herausgestellt, daß die Mehreinnahme aus den Zehnten der von der Bahn durchzogenen Gebiete bedeutender war, als die für die betreffende Bahn zu leistenden Zuschüsse. Darüber gibt die folgende Berechnung eine Auskunft. Es betrug im Gebiet der Anatolischen Eisenbahngesellschaft in türkischen Pfund im Jahresdurchschnitt der

Jahre:	der Zehnte	+ gegen 1889/92	die Garantiezahlung	Verlust (−) Gewinn (+) d. Staates
1889/92	198 300	—	—	—
93/94 | 97/98	244 778	+ 46 478	159 847	−113 369
98/99 | 02/03	303 870	+105 570	80 425	+ 25 145
03/04 | 07/08	358 224	+159 924	72 636	+ 87 288
08/09 | 11/12	452 788	+255 488	63 891	+190 597

(Osmanischer Lloyd vom 31. 12. 1911 nach Köln. Zeit., die letzte Zahlenreihe beruht für das letzte Betriebsjahr 1911/12 auf Schätzung.)

Als Gegenleistung hat sich die türkische Regierung bei ihrem Garantieversprechen immer einen Anteil an den Roheinnahmen für den Fall ausbedungen, daß diese den Betrag der garantierten Durchschnittssumme für das Kilometer übersteigen sollten. Im Anschluß hieran hatten Gegner des Systems die Befürchtung geäußert, die betreffende Bahn werde sich bemühen, den Verkehr unter jener Höchstsumme zu halten und sich deshalb in ihrer Tarifpolitik nur von verkehrsfeindlichen Erwägungen leiten lassen. Dieser Einwand übersieht einmal, daß die Konzessionsabmachungen Bestimmungen über die Tarife treffen — sie betonen besonders immer, daß keine unterschiedliche Behandlung nach Personen gestattet ist, — sodann aber, daß die türkische Regierung in der Garantiezahlung einen gewissen Druck auf die Gesellschaften ausüben kann. Endlich sind diese Befürchtungen zum Teil schon durch die Tatsachen widerlegt, wie bei der Besprechung der Ergebnisse der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu zeigen sein wird. Ein Vorteil für die Regierung ist schließlich darin zu erblicken, daß die subventionierte Strecken nach Ablauf der Konzession ohne besondere Entschädigung in das Regierungseigentum übergehen, so z. B. bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft.

Die einzelnen Eisenbahngesellschaften.

Abschnitt III.

Die Zentralbahn (Anatolische Eisenbahngesellschaft und die Bagdadbahngesellschaft).[1]

Die Kaiserlich Ottomanische Anatolische Eisenbahngesellschaft ist Eigentümerin der Linien Haidarpascha—Ismid—Eskischehir—Angora und Eskischehir—Konia. Von diesen Strecken hat sie die Linie Haidarpascha—Ismid von der türkischen Regierung für 6 Millionen Franken käuflich erworben, die übrigen dagegen auf Grund der schon oben erwähnten Konzessionen vom 4. Oktober 1888 und 15. Februar 1893 selbst erbaut. Die erstgenannte Konzession, die ursprünglich dem Direktor der Württembergischen Vereinsbank, Herrn Kaulla, als Vertreter der deutschen Gruppe verliehen worden war, hatte diese nämlich in die Anatolische Eisenbahngesellschaft bei deren Gründung eingebracht. Die Konzessionsdauer, die ursprünglich bis zum 4. Oktober 1987 laufen sollte, ist durch die Bagdadbahnkonzession bis zu deren Ablauf, 2002, ausgedehnt worden.

Mit Ablauf der Konzessionen werden die ganzen unbeweglichen Bahnanlagen ohne Entschädigung Eigentum der türkischen Regierung; diese hat auch die Lokomotiven, Wagen, Brennmaterialien alle beweglichen Gegenstände und das dem Betriebe dienende Material nach Taxwert käuflich zu übernehmen, die Vorräte jedoch nur insoweit, als sie für einen Zeitraum von sechs Monaten im Betriebe notwendig sein werden. Eine Gewähr dafür, daß die Gesellschaft während der letzten Konzessionsjahre die Bahnanlagen in gutem Zustande erhalte, hat die Regierung durch die Bestimmung, daß sie selbst den Betrieb der Bahn vorzeitig in die Hand nehmen dürfe, wenn die Gesellschaft während der letzten fünf Jahre ihrer Konzession auf eine an sie ergangene Aufforderung hin nicht binnen einer angemessenen Frist die nötigen Ver-

[1] Geschäftsberichte der Gesellschaften; Young Bd. IV, S. 117 ff; du Velay S. 623 ff.

besserungen vorgenommen haben sollte, wobei dann die Regierung diese Verbesserung aus den Bahneinnahmen bezahlt und die Gesellschaft für einen etwa bleibenden Fehlbetrag aufzukommen hat.

Eine Übernahme der Bahnanlagen *vor* Ablauf der Konzession ist der Regierung von dem dreißigsten Jahre nach der Betriebseröffnung der Bahn an gestattet. In diesem Falle wird die Gesellschaft in der Art abgefunden, daß ihr bis Ablauf der Konzession jährlich die Hälfte der Durchschnittsroheinnahme der letzten fünf der Betriebsübernahme durch die Regierung vorhergehenden Jahre von der Regierung gezahlt werden. Diese Summe darf jedoch nicht weniger als 7500 fr für das Kilometer der betriebenen Strecke betragen. Dabei sind die Lokomotiven, Wagen usw. in der für den Übergang bei Konzessionsablauf vorgesehenen Weise nach Taxe zu übernehmen.

Die Bestimmung, daß die Anlagen der Bahn nach Ablauf der Konzession ohne Entschädigung der Gesellschaft an die türkische Regierung fallen, erklärt sich, wenn man berücksichtigt, daß die Regierung der Gesellschaft in der Form der *Roheinnahmegarantie* eine bedeutende Gegenleistung gewährt. Die Höhe dieser Garantie ist für die einzelnen Strecken des Netzes verschieden. Sie beträgt für die von der Regierung käuflich erworbene Linie Haidarpascha-Ismid 10 300 fr, für die von Ismid über Eskischehir nach Angora 15 000 fr für jedes Kilometer, und zwar in der Art, daß die Regierung den Betrag erlegt, um den die Kilometerroheinnahmen der betreffenden Strecken hinter den genannten Summen zurückbleiben.

Bei der Strecke Eskischehir—Konia ist die Art der Berechnung der Garantieleistung eine etwas andere. Die Regierung garantiert eine Roheinnahme von 13 832 fr für das Kilometer, hat sich dabei aber ausbedungen, daß sie nie mehr als 6 734,30 fr an Zuschuß zu zahlen habe. Diese Höchstsumme hat sie bis 1909 mit Ausnahme von 1905 immer bezahlt, da die Roheinnahmen in diesen Jahren unter 7 098 fr (= 13 832 fr — 6 374 fr) blieben. 1905 überschritten sie diese Summe, da eine sehr gute Ernte im Gebiet von Konia gewesen war, und seit 1910 haben sie sich ebenfalls immer über ihr gehalten.

Die Bedingungen, unter denen die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Konzession für die Strecke Eskischehir—Konia erhalten hatte, waren also nicht so günstig, wie bei der anderen Strecke. Auch für die (dann aber nicht ausgeführte) Strecke Angora—Kaisarie war eine höhere Garantie versprochen worden, nämlich Lt. 775 oder 17592,5 fr. (1 Lt. gleich 22,7 fr.) Die Verlängerung der Linie von Eskischehir ins Innere von Kleinasien in der Richtung auf Kutahia war schon in der ersten Konzession von 1888 bis zu dieser handelskräftigen Stadt wenigstens

vorgesehen worden. Der Art. 32 dieser Konvention hatte nämlich der Gesellschaft gestattet, bis zum Jahre 1892 mit dem Bau von Zweiglinien nach Brussa und Kutahia zu beginnen, ohne aber für diese eine Garantie zu versprechen. Demgegenüber läßt sich in der wenn auch verhältnismäßig geringen Garantiegewährung für die ganze Linie von Eskischehir bis Konia ein gewisser Erfolg der Gesellschaft erblicken.

Von der Erlaubnis zum Bau der Linie nach Brussa hat die Gesellschaft keinen Gebrauch gemacht.

Außer den bis jetzt genannten Strecken nach Angora und Konia hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft noch eine kleine Zweiglinie von 9,7 km Länge von der Station *Arifie* 40 km von Ismid nach Adabasar gebaut. Eine Konvention vom 10. Oktober 1898[1]) gab ihr die Ermächtigung hierzu, ohne aber eine Kilometergarantie zu gewähren. Der Verkehr auf dieser Verbindungsbahn ist von Anfang an ein starker gewesen, der Bahngesellschaft war auch die Rentabilität nicht zweifelhaft erschienen. Über diese Linie war schon in der Konzession von 1893 eine Abmachung insofern getroffen worden, als dort die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen hatte, auf Aufforderung der Regierung nach vorhergegangener besonderer Vereinbarung von Arifie über Hendek und Üsküb nach Heraklea eine Linie zu bauen. Die Strecke Arifie-Adabasar kann als ein Teilstück dieser größeren Strecke angesehen werden. In neuster Zeit hat dieser ältere Plan eine Änderung erhalten: In einer Konvention vom 4. 17. Januar 1912, sanktioniert durch Irade vom 27. 9. Januar 1912, wurde zwischen der Regierung und der Gesellschaft der Bau einer Strecke von Adabasar bis zu einem Punkte 60 km von Bolu in einer Gesamtlänge von 220 km vereinbart. Diese Strecke, die schon in der Konzession von 1898 bis Bolu, 120 km von Arifie, vorgesehen worden war, sollte von Arifie an dieselbe Garantie wie die Linie Ismid—Angora, also 15 000 fr. für jedes Kilometer, erhalten. Die Mittel für sie sind bereits aufgebracht worden — die Einzelheiten darüber siehe unten Seite 69, der Bau selbst ist aber auf Wunsch der türkischen Regierung wie schon oben erwähnt aufgeschoben worden.

Dem Umstande, daß die türkische Regierung eine gewisse Einnahme garantiert, ist auch dadurch Rechnung getragen worden, daß von den Roheinnahmen, die die garantierten Höchstbeträge von 10 300, 15 000 und 13832 fr. für das Kilometer übersteigen, 25 Prozent der Regierung zugute kommen sollen. Für die zu leistenden Garantiezahlungen hat die Regierung der Gesellschaft als Sicherheit die von der Dette Publique verwalteten Zehnteneinnahmen der von den Bahnen zum Teil durch-

[1]) Young Bd. IV. S. 153 ff.

zogenen Sandschaks Ismid, Ertogrul, Kutahia, Angora, Trapezunt und Gümüschhane verpfändet.

Der Bau der einzelnen Strecken war besonderen zu diesem Zweck gebildeten Baugesellschaften übertragen worden, und zwar der „Gesellschaft für den Bau kleinasiatischer Bahnen" in Frankfurt der Bau der Strecke von Ismid nach Angora, die diese bis zum Ende Dezember 1891 fertigstellte. Die Länge beträgt 485 km; den Bau der Strecke von Eskischehir nach Konia übernahm die „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Eskischehir—Konia (G. m. b. H.)" Frankfurt, die mit einem Kapital von 300 000 M. ausgestattet und der technischen Leitung von Philipp Holzmann in Frankfurt a. M. unterstellt wurde. Sie beendete ihre Aufgabe am 29. Juli 1896. Die Linie, die wegen Geländeschwierigkeiten den wichtigen Platz Kutahia nicht unmittelbar berührte, sondern durch eine Stichbahn von 10 km anschloß, hat eine Länge von 444,887 m. Während des Baues hatte die türkische Regierung 4 Prozent Bauzinsen für das aufgewandte Kapital, jedoch höchstens auf 150 000 fr für das km, gewährt.

Die Ausdehnung des Netzes der Anatolischen Eisenbahngesellschaft beträgt demnach:

die Strecke	Haidarpascha—Angora (die „Stammstrecke")	577,6 km
„ „	Eskischehir Konia	344,9 „
„ „	Arifie—Adabasar	8,7 „
	im ganzen	1032,2 km

Gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit hatte die Anatolische Eisenbahngesellschaft für die käuflich erworbene Strecke Haidarpascha—Ismid erhebliche Aufwendungen machen müssen. Diese betrugen

1889	438 950 fr
1890	493 887 fr
1891	212 591 fr
1892	405 207 fr,

in den beiden folgenden Jahren 1893 und 1894 wurden dann die Schienen ausgewechselt.[1])

Während nun der Ausbau der Linien der Anatolischen Eisenbahnen bis auf die Strecke Adabasar—Bolu und darüber hinaus bis km 200, deren Bau wie erwähnt verschoben worden ist, vollendet ist, steht die Bagdadbahngesellschaft noch mitten in der Bautätigkeit.

Die erste Inhaberin der Bagdadbahn-Konzession, die Anatolische Eisenbahngesellschaft, hatte diese bestimmungsgemäß der am 13. April

[1]) Geschäftsberichte der betreffenden Jahre.

1903 gleich nach dem Erscheinen des die Konzession genehmigenden Firmans vom 21. März 1903 gegründeten Bagdadbahngesellschaft übertragen. An deren Aktienkapital von nom. 15 000 000 fr nahmen die türkische Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft mit je 10 Prozent teil, der Rest von 80 Prozent wurde von einer Finanzgruppe übernommen, der deutsche, französische, österreichische, schweizer, italienische und ottomanische Banken und Firmen angehörten. Zu der Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Gesellschaft wurde die schon erwähnte Gleichberechtigung des deutschen und des französischen Kapitals nach Möglichkeit auch äußerlich zum Ausdruck gebracht.

Die Bestimmungen der Bagdadbahnkonzession (Konvention vom 5. März 1903)[1] sind unter Berücksichtigung der später erfolgten Änderungen folgende:

Die Hauptlinie soll von Konia möglichst über Eregli, Kardasch-Beli, Adana, Hamidie, Bagtsche (südlich von Mar'asch), Aleppo, Dscherablus am Euphrat, Harran, Resulein, Nisibis, Awniat, Mossul, Tekrit, Sadie nach Bagdad gehen. Die ursprünglich vorgesehene Verlängerung sollte von Bagdad über die schiitischen Wallfahrtsorte Kerbela und Nedschef nach Sobeir und Basra geführt werden. Von Sobeir war dann noch eine Linie „an einen Punkt des Persischen Golfes" vorgesehen.

Die unmittelbare Durchführung der Bahn nach Aleppo ist erst das Ergebnis späterer Verhandlungen (1908). Die Konzession beabsichtigte den Anschluß dieser Stadt durch eine Zweigbahn zu bewirken, die von Tell Habesch ausgehen sollte. Der Bau dieser Linie wurde auch der Bagdadbahn übertragen. Hierbei kam es zu einem erwähnenswerten Widerstreit mit den Interessen der französischen Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement, die nach ihrer Konzession zuerst das Recht erhalten hatte, bis Biredschik am Euphrat eine Bahn zu bauen. Wegen der Einzelheiten ist auf den Abschnitt über die genannte Gesellschaft selbst zu verweisen.

Neben dem Bau dieser Hauptlinie hat die Bagdadbahn aber auch das Recht zum Bau einer großen Anzahl von Nebenlinien erhalten, von denen in der öffentlichen Erörterung wenig verlautet ist, da sie kein so großes politisches Interesse darbieten; ihre wirtschaftliche Bedeutung ist dafür aber, wenn auch nicht für sofort, so doch für die Zukunft nicht gering anzuschlagen.

So wird über die Strecken von der Hauptlinie nach Mar'asch, nach Aintab, nach Biredschik am Euphrat, nach Mardin, von

[1]) Text bei Young IV. S. 163 f.

Diala nach Salahie, nach Tuskumatli, von El Badsch nach Hit folgendes bestimmt:

Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht, sie zu bauen. Dies wird ihr nur dann entzogen, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres, nachdem die Regierung den Wunsch danach geäußert hat, in ihren Bau einwilligt, oder dann, wenn sie zwar auf Wunsch der Regierung den Bau beginnt, aber nicht in der zwischen beiden vereinbarten Frist vollendet. In diesen Fällen kann dann die Regierung die Konzession anderen Unternehmen verleihen. Es steht ihr aber auch frei, zur Erlangung günstigerer Bedingungen mit Dritten über den Bau der Linien in Verhandlungen einzutreten, nur daß sie dann das erlangte Ergebnis der abgeschlossenen Verhandlungen der Gesellschaft mitzuteilen hat. Der Gesellschaft bleibt dann das Recht, in die vereinbarten Bedingungen einzutreten oder aber den Bau abzulehnen.

Während bei diesen Strecken der Bagdadbahngesellschaft zwar eine Vorzugsstellung eingeräumt, der Freiheit ihrer Entschließung aber kein Zwang angetan wird, wird ihr der Bau einer Zweiglinie ins Hochland nach Diarbekir und Charput unter den Bedingungen der Konzession zur Pflicht gemacht, d. h. es bleibt auch hier eine besondere Abmachung zwischen Regierung und Gesellschaft darüber nötig, in welcher Form die Regierung für die Kilometergarantie Sicherheit stellen wolle. Diese Abmachung der Konzession greift den alten Plan der mittleren Variante der Bagdadbahn z. T. wieder auf. Ob sie bald eine praktische Bedeutung erhalten wird, ist aber kaum anzunehmen.

Wichtig wird später einmal die Linie Sadie—Chanekin werden. Diese ist dazu bestimmt, den starken Handel Bagdads nach Persien zu vermitteln. Die Bagdadbahnkonzession sieht ihren Bau schon vor und die nötigen Vorstudien sind angeblich beendet[1]). Von dieser Linie war in den Zeitungen anläßlich der Potsdamer Zusammenkunft die Rede, sie wurde bei jener Besprechung der leitenden deutschen und russischen Staatsmänner der Gegenstand eines Abkommens vom 19. August 1911. Dies Abkommen beseitigt einen etwaigen Widerstand Rußlands gegen den Bau der Linie und sichert ihr zugleich den späteren Anschluß an ein zukünftiges persisches Eisenbahnnetz, indem die russische Regierung ihre Bereitwilligkeit erklärt, die Verbindung Chanekins mit Teheran herzustellen, und für den Fall, daß es den Bau dieser Verbindungsbahn nicht selbst unternehmen wolle oder könne, die Linie dem deutschen Kapital überläßt.

[1]) Zu vgl. Sabah v. 19. 7. 1912.

Erwähnenswert ist endlich noch das Recht der Bagdadbahngesellschaft, von einem noch unbestimmten Punkte der Hauptlinie nach Urfa eine Bahn zu bauen, deren Länge auf etwa 30 km in der Konzession angenommen wird. Urfa, das alte Edessa, ist jetzt als Sitz einer Teppichindustrie und durch seine deutsche Missionsniederlassung näher bekannt geworden.

All diese Nebenlinien der Hauptstrecke sind bis jetzt noch nicht der Verwirklichung nahe gekommen, da das Bedürfnis nach ihnen noch nicht so dringend geworden ist. Anders liegt es bei einer anderen Abmachung der Konzession von 1903. Die Bagdadbahn hatte das ausschließliche Recht erhalten, vorbehaltlich der Rechte der Société du chemin de fer Damas—Hamah et prolongement — vgl. darüber unten — von der Hauptlinie an das mittelländische Meer Zweiglinien zu bauen, die zwischen den Orten Mersina und Tripolis an der Küste enden dürften. Als ein besonders geeigneter Punkt kam nun an der Küste der Hafenplatz Alexandrette in Betracht. Das Bedürfnis der Gesellschaft nach einem Zugang zur Küste konnte keinem Zweifel unterliegen, es war so stark, daß die Bagdadbahn selbst nach den Wünschen der Gesellschaft eher an der Küste bis Alexandrette und von dort vermittelst ein Tunnels durch den Beilan über den Amanus nach Aleppo geführt werden sollte als durch das Hinterland, wie die Militärbehörden es im Interesse der Sicherheit wünschten und durchsetzten. Der Ausweg ergab sich dann durch ein Zurückgehen auf die genannte Konzessionsbestimmung. Der Bau der Strecke allein würde aber nur eine halbe Maßregel geblieben sein, so lange nicht auch der Hafen von Alexandrette den Anforderungen eines modernen Verkehres angepaßt werden konnte. Dies ist jetzt der Bagdadbahngesellschaft oder genauer der deutschen Unternehmergruppe durch die Konzession ermöglicht, die die türkische Regierung am 21. März 1911 der Hafengesellschaft Haidarpaschа, einer Tochtergesellschaft der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, gewährte. — Über diese Konzession siehe unten. — Gleichzeitig wurde der Bagdadbahngesellschaft auch formell die Konzession zum Bau der Verbindungsbahn nach Alexandrette ausdrücklich verliehen.

Die beiden letzten Konzessionen können als Entgelt dafür betrachtet werden, daß die Bagdadbahngesellschaft, wie schon oben in anderem Zusammenhange ausgeführt wurde, auf das Recht zum Bau der Schlußstrecke Bagdad-Golf verzichtet hatte.

Die besonders eigenartige Regelung der Garantiefrage bei der Bagdadbahn kann erst bei Besprechung der finanziellen Struktur der Gesellschaft dargestellt werden, dort werden auch die Bestimmungen über die Dauer der Konzession und über den vorzeitigen Übergang der Bahn an den Staat angeführt werden.

In der Baugeschichte der Bagdadbahn sind zwei Abschnitte zu unterscheiden: der erste, den Bau einer Strecke von 200 Kilometern von Konia bis nach Bulgurlu in der Nähe des Taurus umfassend, ist abgeschlossen, der zweite, den ganzen Rest der Strecke, rund 1440 Kilometer, betreffend, ist es noch nicht.

Die Anforderungen an die Beschaffenheit des Baues der Strecke sind im Vergleich zu den an die Anatolische Eisenbahngesellschaft seiner Zeit gestellten gesteigert worden. Der Unterbau und der Oberbau soll für einen Schnellzugsverkehr von 75 km Geschwindigkeit die Stunde eingerichtet sein. In dieser Bestimmung tritt auch die Bedeutung hervor, die die Bagdadbahn als Verkehrsweg für die Personenbeförderung hat. Da nun die der Bagdadbahngesellschaft gehörenden Strecken nur einen Teil der „Bagdadbahn" ausmachen und der andere Teil durch die Linie Haidarpascha — Eskischehir — Konia der Anatolischen Eisenbahngesellschaft dargestellt wird, so muß auch bei diesen Strecken für die genügende Verstärkung des Baues gesorgt werden. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft hat sich auch bereit erklärt, für diese Verstärkungsarbeiten eine Summe von 8 Millionen Franken aufzuwenden (die Arbeiten erstrecken sich auch auf die Linie Eskischehir — Angora). Dafür erhält sie für die dreißig auf den Beginn der Arbeiten folgenden Jahre eine jährliche Summe von 350 000 fr., die als Zins- und Tilgungsbeträge der 8 Millionen anzusehen sind. Eine gleiche Summe von 350 000 fr. jährlich erhält die Gesellschaft für die Einrichtung des ja besondere Kosten verursachenden Schnellzugsverkehres. Die letzte Summe kann erst gefordert werden, wenn die Strecke bis Aleppo ausgebaut ist — was bald der Fall sein wird. — Über die Art, wie die Anatolische Eisenbahngesellschaft sich die nötigen Mittel zur Ausführung der Arbeiten verschafft hat, unterrichtet unten Seite 69.

Die erste Teilstrecke der Bagdadbahn von Konia bis Bulgurlu konnte am 25. Oktober 1904 abgenommen und dem Verkehr übergeben werden. Ihr Bau war gegen eine Pauschalsumme einer besonderen Baugesellschaft, der „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Konia — Eregli — Bulgurlu", übertragen worden, deren Kapital 3 Millionen M. betrug, von dem die Anatolische Eisenbahngesellschaft aus Zweckmäßigkeitsgründen 10 % gleich 300 000 M. übernahm. Auch der Bau der übrigen Strecken, also von Bulgurlu nach El Helif und von dort nach Bagdad wurde einer eigens gebildeten Gesellschaft, der „Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei", übergeben. Diese wurde am 1. Dezember 1909 zu Glarus in der Schweiz mit einem Kapital von 10 Millionen M. errichtet. Ihr Verwaltungsrat ist international zusammengesetzt. In ihm sitzen fünf Deutsche, vier Franzosen, zwei Schweizer und ein Österreicher. Der Bau der Strecken ist mit Energie in Angriff genommen und auch während der Kriege nie ganz unterbrochen worden. Man begann ihn von verschiedenen Seiten aus: von Bulgurlu nach dem Taurus zu, von Adana nach Osten und nach Westen, von Aleppo nach Norden in der Richtung zum Amanus und nach Nordosten in der Richtung auf den Euphrat zu nach Dscherablus am Euphrat und darüber hinaus und endlich seit Ende Juli 1912 von Bagdad aus nach Norden zu. Der schwierigste Teil der Arbeiten liegt in den Gebirgsgegenden, besonders im Taurus. Diese Gebirgsteile sind auch bis zum Euphrat die einzigen Streckenstücke, die augenblicklich[1]) noch nicht vollendet sind. Die zwischen ihnen liegenden Stücke sind schon im Laufe des Jahres 1912 dem Verkehr übergeben, nämlich einerseits eine Strecke von 38 km Länge von Bulgurlu bis Ulukischla am Fuße des Taurus, dann in der Kilikischen Ebene, im ganzen etwa 150 km von Dorak im Westen bis Odschak im Osten, und wieder jenseits des Amanus die Strecke Radschu—Aleppo und Aleppo—Dscherablus mit etwa 200 km Länge.

In der Linienführung in der Kilikischen Ebene ist gegenüber der ursprünglichen Absicht eine Vereinfachung eingetreten. Zur Zeit des Abschlusses der Konzession von 1903 mußte berücksichtigt werden, daß die Mersina—Tarsus—Adana Eisenbahn — diese siehe unten — einen Teil der Ebene erschloß und Adana mit dem Meere verband. Man hatte deshalb vor, eine Strecke lang die Bagdadbahn in naher Entfernung von der Adanabahn mit ihr parallel nach Adana zu führen, da ein Anschluß an diese wirtschaftlich bedeutende Stadt nicht versäumt werden konnte. In der Zeit bis zum Beginn des Baues dieser Strecke war aber die Anatolische Eisenbahngesellschaft Eigentümerin der Mehrheit der Werte der Adanabahn geworden, — die Einzelheiten darüber unten Seite 78 ff., — und jetzt wurde eine Vereinbarung mit der Adanabahn möglich, auf die hin die Bagdadbahngesellschaft das Recht erhielt, den Bahnkörper der Adanalinie auf eine längere Strecke (von Zenidsche bis Adana) zu benutzen. Die nötige Verstärkung der Strecke nimmt die Bagdadbahngesellschaft vor. In der Bagdadbahnkonzession war mit Rücksicht auf die Mersina—Tarsus—Adana—Bahn auch der provisorische Bau einer Eisenbahnlinie nach Kastabul ans Mittelländische Meer zu dem ausdrücklichen Zweck vorgesehen, auf ihr das Baumaterial heranzubringen. Diese Anlage erübrigte sich mit der Einflußnahme der Anatolischen Eisenbahngesellschaft auf die andere Küstenstrecke natürlich auch.

[1]) Mitte 1913.

Auch an der Küstenstrecke, die Alexandrette mit der Bagdadbahn in Verbindung setzen soll, wird zur Zeit gearbeitet. Sie geht, ohne selbst in den Amanus einzutreten, von Alexandrette nach der Station Toprak Kal'e der Bagdadbahn. Diese liegt ungefähr 75 km von Alexandrette in den ersten Hügelreihen des Amanus. Von vielen Seiten war eine direkte Verbindung Alexandrettes mit Aleppo über den Amanus befürwortet worden, doch würde der Bau dieser Linie zu teuer geworden sein, da er besonders einen langen Tunnel durch den Beilan erfordert haben würde. Die Kostenberechnung spielt bei dieser Linie deshalb eine besondere Rolle, da die Bagdadbahngesellschaft für sie keinerlei Garantie erhält. Für den Verkehr wäre die unmittelbare Verbindung Aleppos mit Alexandrette natürlich vorteilhafter gewesen, da der nun in Bau begriffene Weg einen Umweg bedeutet. Aber auch so wird die Küstenbahn hauptsächlich dem über Aleppo aus Assyrien kommenden Verkehr zu dienen und ihn ans Meer zu leiten haben, die Frachten aus der Kilikischen Ebene werden zu einem beträchtlichen Teil der älteren Mersina-Adanastrecke verbleiben. Wie weit die Bagdadbahn in der Lage sein wird, auch aus dem Netz der Damaskus-Hamah-Gesellschaft Verkehr an sich zu ziehen, läßt sich jetzt noch nicht sagen. Dieser Verkehr wird bis jetzt über Homs aus Mittelmeer nach Tripolis geleitet. Die Entfernung von Aleppo nach Tripolis beträgt 319 km, wovon auf die Küstenbahn 102 km entfallen. Unter diesen Umständen wird diese Linie aber der Bagdadbahngesellschaft und der Strecke Alexandrette—Hauptlinie keine Konkurrenz machen können. Denn der nächste Weg zum Meer wird für das nördlich von Aleppo liegende Hinterland immer über Alexandrette gehen. Ich glaube aber übrigens kaum, daß es zu einem sehr heftigen Wettkampf zwischen den Gesellschaften kommen wird, weil die türkische Regierung vermittelnd eingreifen wird, da sie an einem gleichmäßigen Gedeihen beider durch ihre Verpflichtung zur Garantiezahlung interessiert ist. Erst wenn bei beiden Gesellschaften die Roheinnahmen die garantierte Höhe überschreiten, ist anzunehmen, daß die Regierung vielleicht die deutsche Gesellschaft bevorzugen würde, da sie bei dieser ein größeres zahlenmäßiges Interesse an den Überschüssen über die garantierte Höchstsumme hat.

Für die Heranschaffung der Bautransporte für die Strecke, die von Bagdad aus am Tigris nach Mossul zu gebaut wird, hat die Bagdadbahngesellschaft mit der englischen Firma Lynch Brothers ein besonderes Abkommen getroffen. Diese englische Firma besitzt, wenn auch nicht das ausschließliche Monopol, um das sie sich vergeblich bemüht hatte, so doch als einzige europäische Firma das Recht, mit einer bestimmten Anzahl von Schiffen auf dem Euphrat und Tigris

Schiffahrt zu treiben. Nun war die Bagdadbahngesellschaft in der Konzession verpflichtet, die nötigen Transporte auf eigenen Schiffen auf dem Tigris zu bewirken, sodaß sie nicht auf die dort konzessionierten Schiffahrtsunternehmen, die staatliche Nahrije und die Firma Lynch, angewiesen war. Die Bagdadbahn hielt es aber für angebracht, die große Erfahrung der Firma Lynch in der Tigrisschiffahrt sich zu Nutze zu machen und trat deshalb mit ihr in Verhandlungen ein, die 1912 zum Abschluß kamen. Es wurde von der Bagdadbahngesellschaft und der englischen Firma eine besondere kleine Gesellschaft mit dem alleinigen Zweck der Übernahme der Bautransporte für die Bagdadbahn gegründet. Es ist möglich, daß sich diese kleine Gelegenheitsgesellschaft später nach Ausführung des Baues in ein größeres deutsch-englisch-türkisches Schiffahrtsunternehmen verwandelt, indem sich auch die Regierung an ihm beteiligt. Doch ist hierüber noch keinerlei Abmachung getroffen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Brüssel.[1])

Unter den Nebenbestimmungen der Konzession hat ein Artikel, Artikel 20, bald nach der Erklärung der Konstitution in der Türkei einige Zeit lebhafte Bewegung erregt. In ihm ist bestimmt, daß der Gesellschaft das Recht zustehen solle, auf eine Entfernung von zwanzig km zu beiden Seiten der Eisenbahn Bergwerksunternehmungen zu betreiben. Von mancher Seite wurde diese Bestimmung so aufgefaßt, als ob damit der Gesellschaft ein ausschließliches Recht auf den Bergbau in der genannten Entfernung von der Strecke zustände. Dies ist aber nicht der Fall, seitdem das türkische Gesetz Schürffreiheit gewährt hat. Die Bestimmung hat jetzt keinerlei Bedeutung mehr, wie in der Kammer im Jahre 1909 erklärt und von der Gesellschaft nicht bestritten wurde.

Wichtig kann aber das Recht der Gesellschaft werden, die natürlichen Wasserkräfte der durchzogenen Gebiete, es sei an den wasserreichen Taurus und Amanus erinnert, zur Gewinnung von elektrischer Kraft für die Bedürfnisse der Bahn auszunutzen; von dem erzielten Reingewinn hat sie 50 Prozent an die Regierung abzuführen, bezw. auf die Garantiezahlungen gutzuschreiben. (Art. 25) Der Gesellschaft steht ferner das Recht zu, nach erteilter Genehmigung der Lokalbehörden an den Strecken Ziegeleien zu errichten und die dazu gebrauchten Maschinen und Gerätschaften zollfrei einzuführen.

Bezeichnend für das Bestreben der Türkei sich von ausländischer Hülfe nach Möglichkeit zu befreien und die eigene Bevölkerung zu heben, ist die Bestimmung, daß fünf Jahre nach Eröffnung der ein-

[1]) Nach einer von Herrn Direktor Neeff von der Deutschen Bank, Berlin, liebenswürdigerweise erteilten Auskunft.

zelnen Strecken der Bahn die daran angestellten Beamten, mit Ausnahme der höheren, türkische Untertanen sein müssen. Hierdurch wird eine spätere Übernahme des Bahnbetriebes durch die Regierung wesentlich erleichert, da die Türkei dann nur für den etwaigen Ersatz des höheren Personals Vorkehrungen zu treffen haben würde. Selbstverständlich erscheint die ausdrückliche Bestimmung, daß die Regierung das Recht hat, die gesamte über das Telegraphennetz geleitete Korrespondenz prüfen zu lassen. Die Beschränkung des Bahntelegraphen auf den Dienstverkehr allein, der die Anatolische Eisenbahn unterworfen ist, besteht für die Bagdadbahn nicht.

Die Frage der Garantieleistung der Regierung für die beim Bau der Bagdadbahn aufgewendeten und die zum Betriebe nötigen Kapitalien ist in eigenartiger Weise geregelt. Es wird eine Trennung der Bau- und Betriebskapitalien vorgenommen. Die Baukapitalien stellt die Regierung der Gesellschaft in Form von Staatsanleihetiteln zur Verfügung, für deren Dienst sie besondere Sicherheiten gewährt und für die auch die zu bauende Strecke haftet deren Verfilberung sie jedoch der Gesellschaft überläßt. Auf Grund der Übergabe dieser Titel entsteht für die Gesellschaft dann die Verpflichtung, die Linie in der vorgesehenen Art und Länge zu bauen. Ob sie den gesamten aus dem Verkauf der Anleihe erzielten Erlös zum Bau gebraucht, ob sie mehr oder weniger gebraucht, ist ihre Sache. Das zum Betrieb selbst nötige Kapital dagegen muß sich die Gesellschaft selbst verschaffen und die Verzinsung dieser Gelder garantiert dann die Regierung durch Gewährung einer Kilometergarantie.

Auf diese Weise wurde der Bagdadbahngesellschaft das Aufbringen der Mittel zum Bau der ihr übertragenen Strecken sehr erleichtert, sie konnte sich des Staatskredits bedienen. Die Staatsanleihen konnten von ihr mit mehr Aussicht auf Erfolg begeben werden als einfache Schuldverschreibungen, für die sie allein haftete. Diese Erwägung war für die Regelung der Kapitalfrage bestimmend. Das geht auch daraus hervor, daß eine Zurückziehung der Anleihe in Aussicht genommen ist, sobald die Verkehrsentwickelung und die Finanzlage die Ausgabe von Privattiteln der Gesellschaft gestattet.

Tatsächlich wird die Bagdadbahngesellschaft durch diese Benutzung des Staatskredits zu einer Bau- und Betriebsgesellschaft. Rechtlich ist aber nur zum Zwecke der Unterstützung von der Regierung ein Darlehen gegeben worden, jene Anleihe. Dieses Darlehen erscheint dementsprechend unter den Passiven der Gesellschaft. Die mit Hilfe des Darlehns gebauten Strecken aber sind Eigentum der Gesellschaft und erscheinen als ihr Vermögen unter den Aktiven.

Die gleiche Operation der Übergabe von Anleihetiteln finden wir später bei den Linien Panderma—Soma und Hodeida—Sanaa.

Als Grundlage für die Berechnung[1]) der Garantie wurde bei der Bagdadbahn vorausgesetzt, daß eine jährliche Summe von 11 000 fr nötig sei, um das zum Bau je eines Kilometers der ganzen Strecke erforderliche Kapital zu verzinsen und innerhalb von 99 Jahren zu tilgen. Diese Quote wurde kapitalisiert und stellte sich dann für eine türkische vierprozentige Staatsanleihe mit einem Tilgungssatz von jährlich 0,087 538 Prozent auf nom. 269 110 fr. Die Summe von 269 110 fr erhielt also die Bagdadbahngesellschaft in Schuldverschreibungen der türkischen Regierung für jedes zu bauende Kilometer. Die Regierung hatte nur die Pflicht, die Verschreibungen mit vier Prozent zu verzinsen und in der vorgesehenen Weise zu tilgen, die Gesellschaft die Pflicht, die entsprechende Zahl Kilometer zu bauen.

Für die Betriebseinnahmen garantierte ferner die Regierung auf ein Kilometer eine Roheinnahme von 4500 fr. Auf diese Summe kann die Gesellschaft also stets rechnen. Jeder Ueberschuß der Roheinnahmen über diese Summe von 4500 fr hinaus fällt aber bis zum Betrage von 5500 fr — gleich einer Gesamteinnahme bis 10000 fr der Regierung allein zu, von dem 10000 fr für ein km noch überschießenden Teil der Roheinnahmen erhält die Regierung 60 Prozent und die Gesellschaft 40 Prozent.

Dieser letzte Teil der Garantieabmachungen muß auf den ersten Blick Staunen erwecken: von der Steigerung der Einnahmen über 4500 fr hinaus erhält die Gesellschaft so lange nichts, als die Einnahmen die doch immerhin beträchtliche Steigerung auf über 10000 fr nicht erreicht haben. Ihre Stellung wird also bis zu dem Augenblick, wo die 10000 fr noch nicht erreicht sind, immer ungünstiger. Denn es handelt sich hier immer um Roheinnahmen, deren Steigerung auch eine Steigerung der Betriebsausgaben entspricht, die ja die Gesellschaft zu tragen hat. Bei einem Betriebskoefficienten von 45 Prozent würde bei 10000 fr Roheinnahme der Anteil der Gesellschaft gerade die Unkosten, 4500 fr, decken, und von dem Anteil, den die Gesellschaft etwa bei Ueberschreiten der 10000 fr-Grenze erhält, bleibt bei einem Koefficienten von nur 40 Prozent für die Gesellschaft als Reingewinn nichts übrig, da ihr nur 40 Prozent der Roheinnahme zufallen sollen.

Diese Einnahmenteile können nach der obigen Rechnung nicht für die Verzinsung der Betriebskapitale ausreichen, da sie bei einem Betriebskoefficienten von nur 40—42 Prozent kaum die Betriebsausgaben

[1]) Young Bd. IV S. 171/172

decken. Es liegt auf der Hand, daß die Bagdadbahngesellschaft diese Bedingungen der Konzession nicht angenommen haben würde, wenn sie nur auf den Anteil an den Roheinnahmen der Bahn für die Verzinsung ihres aufzuwendenden Kapitals gerechnet hätte: Der Ausgleich für diese geringen Anteile muß in der Berechnung der Baukosten der Bahn liegen. Diese sind offenbar höher veranschlagt, als sie sich für den Kilometerdurchschnitt der ganzen Strecke ergeben werden. Dies ist m. E. die einzige Antwort auf die Frage, weshalb sich die Gesellschaft auf jene Verteilung des Rohgewinnes eingelassen hat.

Die Bestätigung gibt folgendes: 1. Für den Bau der ersten Teilstrecke von Konia nach Bulgurlu (200 km) hatte die Bagdadbahngesellschaft türkische Anleihetitel im Nominalbetrage von 54 Millionen fr erhalten. Sie hat aber nicht den Erlös der ganzen Summe beim Bau der Strecke verbraucht, sondern eine bilanzmäßige Summe von 3696061 fr erspart. Diese Summe stellt ebenso wie die übrigen Stücke der Anleihe eine Schuld der türkischen Regierung dar, die diese zu verzinsen hat. Daß der Gesellschaft diese Ersparnis nicht unerwartet gekommen ist, folgt daraus, daß sie bei der Begebung der Anleihe gleich die Absicht äußerte, nom. 4 Millionen fr Verschreibungen nicht zu begeben, sondern als Anlage der Gesellschaft zurückzubehalten. Diese 4 Millionen fr sind in der oben erwähnten bilanzmäßig ausgewiesenen Ersparnis enthalten.

2. Die Gesellschaft hat es sich ferner von Anfang an angelegen sein lassen, eine starke Reserve zur Sicherung einer Dividendenzahlung von 5 Prozent zu schaffen. Diese Vorsorge ist an sich nichts Außergewöhnliches, man könnte vielleicht eher sagen, sie sei etwas Natürliches. Nur kommt hier in Betracht, daß diese Reserve eine verhältnismäßig bedeutende Höhe innerhalb der kurzen Zeit von acht Betriebsjahren erreicht hat. Sie bezifferte sich nämlich nach der Bilanz vom 31. Dezember 1910 auf 1800000 fr, während das eingezahlte Aktienkapital nur 7500000 fr gleich 50 Prozent des Nominalbetrages von 15 Millionen Frank betrug. Der Bestand der Reserve würde damals also zur Zahlung der bisherigen Dividende von 5 Prozent auf 7,5 Millionen für beinahe 5 Jahre schon ausgereicht haben[1]).

Die Bestimmungen, die den „Rückkauf" des Netzes vor Ablauf der Konzession und den Eigentumsübergang bei Ablauf der Konzession betreffen, zeigen zugleich den Gegenwert, den die türkische Regierung für die Gewährung der Staatsanleihe und der Garantie erhält. Aus ihnen

[1]) Die im Tabellenanhang folgende Übersicht der von der Bagdadbahngesellschaft erzielten Gewinne (Tafel III A) wird die obige Auffassung bestätigen

ergibt sich auch für die Bagdadbahngesellschaft der tatsächliche Charakter einer Betriebsgesellschaft. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre begrenzt. Diese Frist beginnt für jede Teilstrecke mit dem Augenblick zu laufen, wo der Gesellschaft die Anleihetitel für die Strecke überliefert worden sind, also endet sie für das erste Stück im Jahre 2002, für das zweite, — Bulgurlu – El Helif —, 2007, für das dritte, — El Helif—Bagdad, — 2010.

Mit dem Ablauf der Konzession hat die Regierung die Lokomotiven, Wagen usw. wie bei der anatolischen Eisenbahngesellschaft zum Taxwerte käuflich mit zu übernehmen, die Bahnanlagen gehen ohne jede Entschädigung über, was ja auch erklärlich ist, da sie nicht mit dem Gelde der Gesellschaft gebaut worden sind.

Vor Ablauf der Konzession kann die Regierung die Bahnen gegen die jährliche Zahlung einer Summe, die dem halben Durchschnitt der Roheinnahmen der letzten fünf Jahre vor dem betreffenden Termine gleichkommt, übernehmen. Diese Summe ist bis zu Ablauf der Konzession zu bezahlen, sie darf aber nicht weniger als 12000 fr. für das Kilometer betragen, (der 11000 fr. erfordernde Dienst der Eisenbahnanleihe ist mit berücksichtigt). Wenn die Regierung von diesem Rechte Gebrauch macht, so hat sie auf einmal sämtliche noch im Umlauf befindlichen Anleihetitel, die sie der Gesellschaft zum Bau gewährt hatte, zurückzuerwerben. Damit vermindert sich die jährlich an den Konzessionär zu zahlende Summe natürlich um die Beträge, die sonst für die Verzinsung und Tilgung der Anleihe bestimmt waren, also für das Kilometer um 11000 fr., so daß die Bagdadbahngesellschaft ein Anrecht auf die Zahlung von mindestens 1000 fr. (12000—11000 fr.) für je 1 km des abgetretenen Netzes hat. Wie diese Zahlungen sichergestellt werden, ist noch durch eine besondere Vereinbarung zwischen Regierung und Gesellschaft zu bestimmen. Bei einer Länge der gesamten Strecke von 1640 km hätte also die Bagdadbahngesellschaft eine Jahressumme von mindestens 1640000 fr. zu erwarten. Die Rückkaufsbedingungen sind also sehr günstig für sie. Es ist aber zu bedenken, daß sie ihr eigenes Kapital folgerichtig in der Zeit von 99 Jahren tilgen muß, da ihr nach Ablauf der Konzession nur der Taxwert ihres rollenden Materials bleibt. Es ist hier übrigens noch zu erwähnen, daß die Bagdadbahngesellschaft den Betrieb der Bahn nicht selbst in die Hand genommen, sondern vertraglich der Anatolischen Eisenbahngesellschaft überlassen hat. Durch diese Abmachung ist es ermöglicht, eine einheitliche Leitung des Betriebes für ein großes Netz zu gewinnen, durch die abgesehen von der geringeren Höhe der reinen Verwaltungskosten besonders auch eine wirtschaftlichere Ausnutzung des Betriebsmaterials erzielt werden kann. Daß eine

Schädigung der Interessen der Bagdadbahngesellschaft durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft nicht befürchtet zu werden braucht, zeigt uns schon die Erwägung, daß die Anatolische Bahn einmal selbst ein Zehntel der Aktien der Bagdadbahn besitzt, während sich die übrigen in den Händen der Großaktionäre der Anatolischen Eisenbahn befinden. Es liegt also nur rechtlich eine Verschiedenheit vor, nicht aber wirtschaftlich.

Der Gedanke, der zur Übernahme der Betriebsführung der Bagdadbahn durch die Anatolische Eisenbahn bewog, war auch treibend bei den Abmachungen die zwischen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Mersina-Adanabahn getroffen wurden, auf die hin auch deren Linie von der Anatolischen betrieben wird. — Hierüber vergl. im einzelnen unten Seite 80. — Nach Vollendung der Bagdadbahn bis Bagdad und dem Bau der Strecke nach Alexandrette werden so ungefähr 2800 km zusammenhängender Linien unter einheitlicher Leitung stehen.

Der Abschnitt III behandelt dann weiter:

Die Hafenanlagen im Gebiet der Zentralbahn: Erbauung eines Hafens in Haidarpascha durch die Hafengesellschaft Haidarpascha, das Wachsen der Tätigkeit dieser Gesellschaft infolge der beabsichtigten Erweiterung des Hafens und des Neubaues des Hafens von Alexandrette. Hafenbaupläne in Mersina. Die Geschäftsergebnisse der Hafengesellschaft Haidarpascha.

Die Anlage von Bewässerungskanälen in der Ebene von Konia durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft und ihre Bedeutung für den Frachtenverkehr.

Der finanzielle Bau der Gesellschaften: Ihre Unterschiede. Das Kapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Die Kaiserlich Ottomanische Bagdadanleihe und ihre Sicherheiten.

Die Betriebsergebnisse der Gesellschaften, insbesondere der Zusammenhang zwischen Verkehrs- und Zinseinnahmen bei der An.-Eis.-Gesellschaft; Reservenentwicklung. Die eigentliche Einnahmequelle der Bagdadbahngesellschaft. Stetige Entwicklung des Verkehrs und der Kaufkraft des Landes trotz des Einflusses der Getreideernte.

Die folgenden Abschnitte IV—IX wenden sich der Schilderung der übrigen Bahngesellschaften zu:

Abschnitt IV. Die Mersina—Tarsus—Adana-Eisenbahn.

Ihre Geschichte, besonders die Sanierungen von 1892 und 1899. Das Eingreifen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft 1906 nach Gründen und Wirkungen. Endgültige Neuordnung der Gesellschaftsverhältnisse 1910.

Betriebsergebnisse.

Die Bahnen im Nordwesten Kleinasiens.

Abschnitt V. Die Bahn Mudania—Brussa, ihre Geschichte, Ergebnisse und Ausdehnungsmöglichkeiten.

Abschnitt VI. Die Smyrna-Aidin-Bahn.

Ihre Geschichte: Meinungsverschiedenheiten mit der Regierung und ihre Beilegung 1888 unter Erweiterung der Rechte der Gesellschaft. Die letzten Verhandlungen von 1906.

Die finanziellen Ergebnisse; Statistisches.

Abschnitt VII. Société du chemin de fer Smyrne—Cassaba et prolongement.

Bau des alten Netzes durch eine englische Gesellschaft, Übergang der Linien an die Regierung und Übernahme des Betriebes durch die jetzige Gesellschaft. Die Bautätigkeit dieser und ihre Finanzverhältnisse. Die neueste Erweiterung des Netzes nach dem Marmarameer.

Der Verkehr auf dem Netz.

Abschnitt VIII. Die Société du chemin de fer Damas—Hamah et prolongement.

Der Straßenverkehr zwischen Beirut und Damaskus. Verschmelzung der Konzessionsgesellschaften der Strecke Beirut—Damaskus und der Hauranbahnen zur Société des chemins de fer Ottomans économiques Beyrouth—Damas—Hauran. Die geringe Ausstattung dieser Gesellschaft mit eigenem Kapital und deren Folgen: Der Zwangsvergleich von 1900. Die Erweiterung der Strecke von Rajak nach Aleppo und Bau der Strecke Homs—Tripolis.

Ergebnisse der Bahn.

Die Libanesische Straßenbahn.

Die Société du chemin de fer de la Palestine: ihre Geschichte und ihre Ergebnisse.

Abschnitt IX. Die Hedschasbahn.

Die Bedeutung der Bahn; die zu überwindenden politischen und tatsächlichen Schwierigkeiten. Die Ausdehnung des Hauptstranges und die Ausbildung eines Netzes von Nebenlinien. Zeitweise Verwaltungsmängel. Die Geldlage des Unternehmens. Die Weiterführung der Bahn nach Süden.

Die Bahn Hodeida—Sanaa.

Der Schlußabschnitt

untersucht die Wirkung der Eisenbahnen auf die Wirtschaft des Landes im allgemeinen und stellt an der Hand von Tabellen über die Getreide-

zehntenerträge und die Stärke des Verkehrs an Reisenden und Frachten einen starken Aufschwung in den von Eisenbahnen durchzogenen Landesteilen fest, während in den übrigen Gebieten ein Stillstand nachgewiesen werden kann. Nachdem auf diesem Wege eine Rechtfertigung des Systems der Kilometergarantieen gewonnen worden ist, gelangt die Untersuchung in der zweiten Hälfte des Abschnitts zu einem Vergleich zwischen den Leistungen der einzelnen, von Deutschen, Franzosen und Engländern geleiteten Bahngesellschaften. Dieser Vergleich zeigt die deutschen Unternehmer an der ersten Stelle und läßt die deutsche Forderung nach einer Unantastbarkeit der asiatischen Türkei als in den Tatsachen begründet erscheinen.

END OF
TITLE